




Das Eisenbahnwesen der Schweiz.

ZWEITER TEIL.

Die schweizerischen Eisenbahnen 1911.

Von

PLACID WEISSENBACH

gew. Präsident der Generaldirektion der Schweiz. Bundesbahnen.



Zürich 1914.

Druck und Verlag: Art. Institut Orell Füssli.



Inhaltsverzeichnis zum zweiten Teil.

VI.

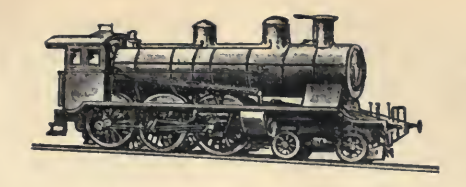
VII.

VIII.

IX.

X.

XI.



I. Stand der schweizerischen Eisenbahnen 1911.

Das schweizerische Eisenbahnnetz in seinem heutigen Umfange nimmt im Verkehrswesen Europas eine beachtenswerte Stellung ein. Wenn die Schweiz vom Meere abgeschlossen ist und damit eines wesentlichen Faktors zur Belebung von Handel und Verkehr entbehrt, sichert ihr dagegen die zentrale Lage mitten in Europa andere Vorteile kommerzieller Natur, die seit der Eröffnung der ersten Bahnlinien ihre volkswirtschaftliche Entwicklung günstig beeinflusst haben.

Ein grosser Strom internationaler Transporte bewegt sich von Nord nach Süd und von West nach Ost. Der Verkehr Belgiens, Hollands und der deutschen Rheinlande tritt in Basel in die Schweiz ein; nach dem Bodensee führen die Eisenbahnen Süddeutschlands und Bayerns mit ihrem mittel- und norddeutschen Hinterland. Österreich-Ungarn ist durch die Arlbergbahn angeschlossen, die neben den Transporten nach der Schweiz einen erheblichen Verkehr nach Mittel- und Süd-Frankreich vermittelt. Aus Frankreich bringen die wichtigen Übergangspunkte Delle, Verrières, Morteau und Vallorbe den Verkehr Frankreichs und seiner Meerhäfen; Genf ist das Eingangstor für Marseille. Auf der Südgrenze sind die Alpen durch den Gotthard und den Simplon durchbrochen, denen sich eine Ostalpenbahn anschliessen wird; diese wichtigen Alpenübergänge verbinden die Schweiz und ihre westlichen und nördlichen Nachbarländer mit Italien und dem Mittelmeer.

Die Hauptlinien, die diesem internationalen Verkehre dienen, sind zugleich die wichtigen Transportwege im Innern unseres Landes. Von Basel führt eine Bahn durch den Hauenstein über Olten nach Luzern und dem Gotthard, eine andere durch den Bötzberg nach Zürich und längs des Zürcher- und Wallensees nach Sargans-Buchs (Arlberg) und nach Chur. Mit diesen Linien kreuzen sich in Zürich und Olten die Verbindungen vom Bodensee nach dem Genfersee, die östlich ab Winterthur nach Romanshorn-Rorschach über Frauenfeld und ebenfalls nach Rorschach über St. Gallen abzweigen. Von Olten führen nach Westen eine Bahn über Bern und Freiburg nach Lausanne und Genf, eine andere über Solothurn, Biel und Neuenburg, ebenfalls nach Lausanne und Genf. Die beiden Linien erreichen von Lausanne längs des Genfersees und durch das Wallis den Simplon, der durch die Lötschbergbahn mit Bern und dem Nordwesten der Schweiz direkt verbunden wird. Von Chur dringen die Linien der Rhätischen Bahn in die Alpentäler Bündens ein und verbinden das Engadin und das Puschlav enger mit der Schweiz. Neben den genannten Linien schliessen viele Parallel- und Querverbindungen andere Städte und Täler an die grossen Transportwege an. Von Basel und Delle führt eine Bahn durch den Bernischen Jura nach Biel und Bern, mit Abzweigung von Münster nach Solothurn einerseits und nach Lengnau—Biel anderseits. Von Solothurn geht eine Zwischenverbindung über Lyss—Murten nach Lausanne. Zürich besitzt neben der Zürich—Zug—Luzern-Bahn über Affoltern eine direkte Zufahrt zum Gotthard über Thalwil und Zug; der kürzeste Weg von Basel zum Gotthard führt von Olten über Aarau und die Aargauische Südbahn nach Goldau, ein anderer durch den Bötzberg über Brugg und Wohlen nach Goldau. Im Süden trennt sich die Gotthardbahn in die Linie über Lugano und Chiasso nach Mailand und in die von Bellinzona über Luino nach dem Langensee und Genua. Durch eine Querverbindung über Stein—Koblenz ist Basel mit Winterthur und St. Gallen näher verbunden, durch eine andere Zürich mit Schaffhausen über Eglisau. An diese Linien schliesst sich eine grosse Zahl kleinerer Zwischenbahnen an, die die Maschen des Eisenbahn-

netzes noch enger knüpfen. Neben normalspurigen Nebenbahnen bemühen sich viele Schmalspurbahnen, allen Seitentälern die Vorteile einer Bahnverbindung zu vermitteln, und so ist das schöne Resultat erreicht, dass in der Schweiz 1911 trotz vielfach sehr schwieriger Bauverhältnisse auf 10,000 Einwohner 13,2 km Bahnlänge fallen und auf 100 km^2 11,4 km.*) An der Ausfüllung noch bestehender Lücken wird unausgesetzt gearbeitet.

Von unschätzbarem Wert für die Förderung des Fremdenverkehrs sind die zahlreichen Bergbahnen, die in entlegene Täler und auf bekannte Aussichtspunkte führen, von der zuerst gebauten Rigibahn bis zur grossartigen Jungfraubahn.

Von dieser reichen Entwicklung gibt die Übersichtskarte**) ein deutliches Bild. Ende 1911 umfasste das schweizerische Bahnnetz neben den schweizerischen Bundesbahnen noch 145 private Bahnunternehmungen, wovon 37 Normalspurbahnen, 51 Schmalspurbahnen, von denen 35 elektrisch betrieben werden, 15 Zahnradbahnen und 42 Drahtseilbahnen; die Gesamtbaulänge betrug 4,695,188 m, die Betriebslänge 4,791,623 m. Daneben dienen 37 Trambahnen mit einer Baulänge von 442,918 m und einer Betriebslänge von 442,184 m dem städtischen und Vorort-Verkehr.

Die Normalspurbahnen haben in Übereinstimmung mit den Bahnen des europäischen Festlandes (mit Ausnahme Russlands und Spaniens; eine Spurweite von 1,435 m, die Schmalspurbahnen und Drahtseilbahnen eine solche von 1 m, ausgenommen die Waldenburgerbahn und die Marzilibahn in Bern mit 0,75 m und die Bahnen Neuville—St. Pierre in Freiburg, Rheineck—Walzenhausen und St. Gallen—Mühleck mit 1,2 m Spurweite, und die Bergbahnen eine solche von 0,8 m.

---

*) Ende 1910 war das Verhältnis in Deutschland 9,3 und 11,3; in Frankreich 12,6 und 9,2; in Österreich-Ungarn 8,7 und 6,6; in Italien 4,9 5,9; in Belgien 11,4 und 28,8; in den Niederlanden 5,5 und 9,7; in Spanien 8,01 und 3,0; in Grossbritannien und Irland 8,3 und 12,0.

Für die Schweiz wird der Stand für 1911 als Grundlage angenommen, da die eidgenössische Eisenbahnstatistik nur bis Ende dieses Jahres veröffentlicht ist.

**) Anlage zum ersten Teil. Zufolge eines übersehenen Druckfehlers ist die Rickenbahn (Wattwil—Uznach), rot, in der Karte weggelassen worden.

1. Feste Bahnanlagen.

a) Normalspurbahnen.

Unter den Normalspurbahnen nehmen die schweizerischen Bundesbahnen die erste Stelle ein; deren Baulänge beträgt 2,639,541 m, die Betriebslänge 2,686,171 m. Gemäss den Vorschriften des Rückkaufsgesetzes sind deren Linien in fünf Kreise eingeteilt; ihre Zuteilung erfolgte in Anlehnung an die Zusammensetzung der frühern Privatbahnen, immerhin mit den Verschiebungen, die eine etwas gleichmässigere Abgrenzung der Kreise erforderlich machte. Die zufolge der Verstaatlichung der Gotthardbahn wünschenswert erscheinenden weitern Änderungen konnten noch nicht durchgeführt werden, da bis zur allseitigen Ratifikation des neuen Gotthardvertrages als zweckmässig erachtet wurde, die bisherige Gotthardbahn als besondern Kreis zu belassen.

Die Länge der den Bundesbahnkreisen zugewiesenen Linien mit Inbegriff der schmalspurigen Brünigbahn beträgt Ende 1911:

	Baulänge m	Betriebslänge m
Kreis I	643,207	657,158
„ II	614,951	620,975
„ III	736,655	757,528
„ IV	428,561	432,958
„ V	272,537	275,150
	2,695,911	2,743,769

Laut der Vollziehungsverordnung zum Rückkaufsgesetz vom 7. November 1899 und dem Nachtrag vom 4. Dezember 1908 umfassen die Kreise folgende Bahnstrecken:

Kreis I mit Sitz in Lausanne:

1. Genf—Lausanne—St. Maurice—Iselle (—Domodossola).
2. St. Maurice—Bouveret (—Gingolph).
3. Lausanne—Yverdon—Neuenburg—Biel.
4. Neuenburg—Auvernier—Verrières (—Pontarlier).
5. Cossonay—Vallorbe (—Pontarlier).
6. Le Pont—Vallorbe.

7. Lausanne—Freiburg—Bern.
8. Lausanne—Palézieux—Payerne—Lyss.
9. Yverdon—Payerne—Freiburg.
10. Dazu seit 1913: Genf—La Plaine (—Bellegarde) und die frühere Neuenburger Jurabahn.

Kreis II mit Sitz in Basel:

1. Basel—Olten—Zofingen—Luzern (die Bahnhöfe Basel, Olten und Luzern und die Station Zofingen inbegriffen).
2. Olten–Bern–Thun–Scherzligen (Bahnhof Bern inbegriffen).
3. Basel—Delsberg—Biel—Bern.
4. Delsberg—Pruntrut—Delle.
5. Sonceboz—La Chaux-de-Fonds.
6. Basel—Landesgrenze bei St. Ludwig.
7. Basel Schweiz. Bahnhof bis Basel Bad. Bahnhof (Verbindungsbahn).
8. Pratteln—Schweizerhalle.
9. Olten—Biel (Bahnhof Biel inbegriffen).
10. Herzogenbuchsee—Neu Solothurn—Lyss (Station Lyss inbegriffen).
11. Bern—Gümlingen—Langnau—Luzern.
12. Luzern—Brünig—Meiringen—Brienz.

Kreis III mit Sitz in Zürich:

1. Zürich—Turgi—Brugg—Aarau—Olten (Bahnhof Zürich inbegriffen).
2. Brugg—Pratteln (—Basel).
3. Aarau—Suhr—Zofingen.
4. Aarau—Wohlen—Immensee.
5. Wohlen—Brugg.
6. Wohlen—Bremgarten (verpachtet seit 1912).
7. Turgi—Waldshut.
8. Zürich—Winterthur.
9. Zürich—Wädenswil—Ziegelbrücke—Sargans (—Chur).
10. Ziegelbrücke—Näfels—Glarus—Linthal.
11. Weesen—Glarus.
12. Zürich—Wallisellen—Rapperswil—Ziegelbrücke (Bahnhof Rapperswil inbegriffen).

13. Zürich—Oerlikon (—Niederglatt) —Bülach—Eglisau—Schaffhausen (Bahnhof Schaffhausen inbegriffen).
14. Bülach—Otelfingen—Wettingen.
15. Winterthur—Koblenz—Stein.
16. Aarau—Suhr—Othmarsingen—Wettingen.
17. Wettingen—Örlikon.
18. Oberglatt—Niederweningen.
19. Zürich—Thalwil—Zug—Luzern (Bahnhof Zug inbegriffen).
20. Zürich—Affoltern—Zug.
21. Zürich—Meilen—Rapperswil.
22. Zürich—Bassersdorf—Winterthur.
23. Effretikon—Hinwil.

Kreis IV mit Sitz in St. Gallen:

1. (Zürich—) Winterthur—Romanshorn (Bahnhof Winterthur inbegriffen).
2. Rorschach—Romanshorn—Konstanz.
3. Winterthur—Schaffhausen.
4. Winterthur—Etzwilen—Singen.
5. Etzwilen—Konstanz.
6. Schaffhausen—Etzwilen.
7. (Zürich—) Winterthur—St. Gallen—Rorschach.
8. Rorschach — Buchs — Sargans — Chur (Station Sargans inbegriffen).
9. Sulgen—Gossau.
10. Wil—Ebnat.
11. Wattwil—Uznach (—Rapperswil).
12. Dampfschiffahrt auf dem Bodensee.

Kreis V mit Sitz in Luzern:

1. Luzern — Immensee — Goldau (Station Immensee und Bahnhof Goldau inbegriffen).
2. Zug—Goldau.
3. Goldau—Brunnen—Erstfeld—Biasca—Bellinzona.
4. Bellinzona—Lugano—Chiasso.
5. Bellinzona—Giubiasco—Pino (—Luino).
6. Bellinzona—Giubiasco—Locarno.

Von den andern Normalspurbahnen sind:

Hauptbahnen:	Baulänge m	Betriebslänge m
Bern-Neuenburgbahn	39,554	42,892
Neuenburger Jurabahn (seit 1913 Eigentum des Bundes und dem Kreis I zugeteilt)	38,162	39,581
Vevey-Chexbres (betrieben von den Bundesbahnen)	7,351	7,825
	85,067	90,298
Nebenbahnen:		
A. Von den Bundesbahnen betrieben:		
Bodensee-Toggenburgbahn (davon 17,640, bezw. 21,299 m Hauptbahn)	47,985	53,208
Bulle-Romont	17,083	18,189
Nyon-Crassier	5,884	5,941
Val-de-Travers. . . . . (seit 1912 im eigenen Betrieb)	13,356	13,589
Wald-Rüti (zum Teil von der Tösstalbahn betrieben) . .	6,108	6,570
B. Im eigenen Betrieb:		
Arth-Rigibahn	2,651	2,639
Emmenthalbahn	38,221	42,250
von dieser betrieben:		
Burgdorf-Thun	33,245	40,214
Solothurn-Münster	21,478	22,089
Freiburg-Murten-Ins	25,144	32,301
Kriens-Luzern	3,337	2,896
Langenthal-Huttwil	13,939	14,096
von dieser betrieben:		
Huttwil-Wolhusen	24,801	25,268
Ramsei-Sumiswald-Huttwil .	24,392	24,696
Martigny-Orsières	19,108	19,340
Mittel-Thurgaubahn	39,417	42,016
Übertrag . .	336,149	365,302

	Baulänge m	Betriebslänge m
Übertrag . .	336,149	365,302
Oensingen-Balsthal	4,008	4,015
Orbe-Chavornay	4,055	3,901
Pont-Brassus	13,254	13,259
Pruntrut-Bonfol	12,982	13,580
Saignelegier-Glovelier	24,283	24,749
Seethalbahn	54,214	54,175
Sensethalbahn	11,234	11,401
Sihlthalbahn	18,051	18,876
Südostbahn	47,298	49,201
Thunerseebahn (seit 1913 vereinigt mit der Berner Alpenbahngesellschaft Bern-Lötschberg-Simplon)	30,294	30,238
von dieser betrieben:		
Bern—Lötschberg—Simplon, Strecke		
Spiez—Frutigen	13,359	13,433
Bern—Schwarzenburg . . .	17,548	20,868
Erlenbach—Zweisimmen . .	23,773	23,563
Gürbethalbahn	30,942	33,896
Spiez—Erlenbach	10,501	11,462
Tössthalbahn	39,174	39,598
Uerikon-Bauma	24,066	25,260
Uetlibergbahn	8,591	9,130
Total der Nebenbahnen	723,766	765,907
Total der Hauptbahnen	85,067	90,298
Total der Normalspurbahnen . .	3,448,374	3,542,376

b) Schmalspurbahnen.

1. Mit Dampfbetrieb.	Baulänge m	Betriebslänge m
Schweizerische Bundesbahnen,	—	—
Brünigbahn	56,370	57,598
Übertrag . .	56,370	57,598

	Baulänge m	Betriebslänge m
Übertrag . .	56,370	57,598
Appenzellerbahn	24,958	24,561
Appenzeller Strassenbahn . .	19,521	19,615
Berner Oberlandbahnen . . .	23,650	23,446
Bière-Apples-Morges	30,022	29,658
Brenets-Locle	4,346	4,246
Frauenfeld-Wil	17,712	17,656
Lausanne-Echallens	14,413	14,163
von dieser betrieben:		
Central Vaudois	8,523	8,657
Ponts—Sagne—Chaux-de-Fonds (betrieben von der Neuenburger Jurabahn)	16,125	16,252
Rhätische Bahn	196,545	196,848
Rigi-Kaltbad-Scheidegg . . .	6,747	6,653
Saignelégier—Chaux-de-Fonds .	26,126	26,461
Tramelan—Tavannes	8,809	8,731
Visp-Zermatt (von den Bundesbahnen betrieben)	35,220	35,050
Waldenburgerbahn	12,531	13,535
Yverdon—St-Croix.	23,210	24,167
	524,828	527,297

2. mit elektrischem Betrieb:

	Baulänge m	Betriebslänge m
Aarau—Schöftland	11,237	11,053
Aigle—Leysin	6,828	6,785
Aigle—Ollon—Monthey . . .	11,495	11,475
Allaman—Aubonne—Gimel . .	10,007	9,913
Altstätten—Gais	8,047	7,655
Bellinzona—Mesocco	31,519	31,298
Bern—Worb	9,762	9,701
Bernina-Bahn	60,768	60,681
Bex—Villars—Chesières. . . .	13,873	13,842
Biasca—Aquarossa	14,349	13,808
Übertrag . .	177,885	176,211

	Baulänge m	Betriebslänge m
Übertrag . .	177,885	176,211
Birsigthalbahn	16,254	16,075
Bremgarten—Dietikon	10,953	10,836
Clarens—Chailly—Blonay . .	5,098	5,182
Genf—Veyrier	5,627	5,548
Gland—Begnins	3,684	3,634
Greyerzer Bahnen	44,282	43,476
Langenthal-Jura-Bahn	14,994	14,866
Grütschalp—Mürren	4,323	4,279
Locarno—Bignasco	27,321	27,144
Lugano—Cadro—Dino	7,890	7,834
Lugano—Tesserete	7,981	7,829
Martigny—Châtelards	20,592	20,508
Monthey—Champéry	12,144	12,726
Montreux-Berner Oberlandbahn	62,083	62,358
Rolle—Gimel	10,585	10,528
St. Gallen—Speicher—Trogen .	9,355	9,975
Schaffhausen—Schleitheim . .	16,491	18,925
Sernfthalbahn	14,112	13,856
Sissach—Gelterkinden	3,263	3,148
Stansstad—Engelberg	22,544	22,518
Uster—Oetwil	10,718	10,522
Val de Ruz	8,220	8,193
Vevey, elektr. Bahnen . . .	15,386	16,071
Wetzikon—Meilen	22,560	22,548
Wynenthalbahn	22,522	22,522
Total mit elektr. Betrieb	576,867	577,310
Total mit Dampfbetrieb	524,828	527,297
Total der Schmalspurbahnen . .	1,101,695	1,104,607

c) Zahnradbahnen.

	Baulänge m	Betriebslänge m
Arth-Rigi-Bahn	10,596	8,551
Blonay—Les Pléiades	4,901	4,789
Brienz-Rothornbahn	7,655	7,586
Übertrag . .	23,152	20,926

	Baulänge m	Betriebslänge m
Übertrag . .	23,152	20,926
Brunnen—Morschach	2,047	2,036
Generosobahn	9,031	8,991
Glion—Rochers de Naye	7,620	7,625
Gornergratbahn	9,383	9,346
Jungfraubahn	5,869	5,641
Montreux—Glion	2,907	2,735
Pilatusbahn	4,294	4,270
Rigibahn	5,155	6,858
Rorschach—Heiden	5,726	7,108
Schynige Platte-Bahn	7,436	7,259
Trait—Planches	392	392
Wengernalpbahn	19,284	19,112
Total der Zahnradbahnen	102,296	102,299
Total der Normalspur-, Schmalspur- und Zahnradbahnen . .	4,652,365	4,749,282

Dazu kommen:

d) 42 Drahtseilbahnen . . . 42,823 42,341

nämlich: Beatenbergbahn, Biel — Leubringen, Biel — Magglingen, Braunwaldbahn, Bürgenstockbahn, Casserate—Monte Bré, Cossonay — Bahnhof — Stadt, Davos - Platz — Schatzalp, Dolderbahn, Ecluse—Plan bei Neuenburg, Engelberg—Grand Hôtel Terrasse, Giessbachbahn, Gurtenbahn, Gütschbahn, Interlaken — Harder, Interlaken — Heimwehfluh, Lausanne — Ouchy, Lausanne—Signal, Lauterbrunnen—Grütschalp (Mürren), Les Avants—Sonloup, Locarno—Madonna del Sasso, Lugano — Monte Salvatore, Lugano — Bahnhof, Marzili — Stadt Bern, Muottas—Muraigl, Neuenburg—La Coudre—Chaumont, Neuveville—St. Pierre (Freiburg), Niesenbahn, Ragaz—Wartenstein, Reichenbachfallbahn, Rheineck—Walzenhausen, Rigiviertel in Zürich, St. Gallen—Mühleck, St. Immer—Sonnenberg, Sitten—Montana—Vermala, Sonnenbergbahn bei Luzern, Stanzerhornbahn, Territet — Glion, Territet — Mont Fleuri, Vevey—Chardonne—Pélerin, Zugerbergbahn, Zürichbergbahn.

e) 37 *Trambahnen* (Baulänge 402,918 m, Betriebslänge 442,184 m), nämlich: Altorf–Flüelen, Altstätten–Berneck, Basler kantonale Strassenbahnen, Basel—Äsch, Birseckbahn, Trambahn Bellavista auf Monte Generoso, Berner Städtische Strassenbahnen, Bieler Städtische Strassenbahn, Trambahn von Chaux-de-Fonds, Dolder Hôtel—Waldhaus, Freiburger Trambahn, Genfer elektrische Trambahn, Carouge—Croix de—Rozon, Lausanner Trambahnen, Limmattal-Strassenbahn, Locarner Trambahn, Luganer Trambahnen, Luzerner Städtische Strassenbahn, Trambahn Mendrisio, Trambahn Mürren, Neuenburger Trambahnen, Neuenburg—La Coudre, Rheinecker Verbindungsbahn, Trambahn Riffelalp bei Zermatt, St. Galler Städtische Trambahn, Strassenbahn St. Moritz, Schaffhauser Städtische Strassenbahn, Schwyz—Seewen, Spiezer Verbindungsbahn, Vevey—Montreux—Chillon—Villeneuve, Winterthurer Städtische Strassenbahn, Zuger Strassenbahn, Zürcher Städtische Strassenbahn, Albisgütlibahn bei Zürich, Zürich—Höngg, Zürich—Oerlikon—Seebach.

f) Im Betrieb *ausländischer Verwaltungen* stehen folgende in der Schweiz gelegene Bahnstrecken:

	Baulänge m	Betriebslänge m
Grossh. Badische Staatsbahnen: Leopoldshöhe—Basel—Grenzach, Erzingen—Schaffhausen —Thayngen und Basel—Stetten .	38,916	41,163
Elsass-Lothringen-Bahnen: Basel—St. Ludwig (Eigentum der Bundesbahnen)	—	5,266
Paris-Lyon-Mittelmeerbahn: Genf—La Plaine (bis Ende 1912)	16,539	15,344
Genf—Annemasse (Eigentum des Kantons Genf)	4,177	3,992
Italienische Staatsbahnen: Chiasso—Schweizergrenze	—	236
K.K. Österreichische Staatsbahnen: St. Margrethen—Lustenau und Buchs—Schaan	2,364	2,793
Total	61,996	68,794

	Baulänge m	Betriebslänge m
Von der Gesamtlänge der Normalspur-, Schmalspur- und Zahnradbahnen, der Drahtseilbahnen, der Trambahnen und der im Betrieb ausländischer Verwaltungen stehenden Linien mit	5,200,102	5,302,601
sind abzuziehen die für Zweiglinien doppelt gerechneten Betriebslängen auf gemeinschaftlichen Stationen und Zufahrtsstrecken.	—	118,513
ferner die im Ausland gelegenen Strecken:		
Simplon—Grenze Iselle	10,966	10,966
Kreuzlingen—Konstanz und Emmishofen—Konstanz, S B B. .	—	1,001
Emmishofen—Konstanz, Mittel-Thurgaubahn	—	506
Ramsen—Singen	6,313	6,830
Lotstetten—Altenburg	8,182	8,182
Campocologno—Tirano	2,550	2,550
Flühen—Leimen	3,011	3,011
Basler Strassenbahnen im Elsass	—	4,070
Genfer Trambahnen in Frankreich	15,790	15,158
	46,812	52,274
Einfache Länge sämtlicher dem öffentlichen Verkehr dienenden Eisenbahnen der Schweiz . .	5,153,290	5,131,814
Ende 1910	5,065,054	5,044,666
„ 1900	3,980,036	4,044,676
„ 1890	3,198,588	3,246,597
„ 1880	2,470,392	2,563,135
„ 1870	1,335,541	1,365,645

Von diesen Betriebsstrecken waren doppelspurig bei den Bundesbahnen 704,646 m gleich 26,23 Prozent der ganzen

Betriebslänge, von den Bahnstrecken ausländischer Bahnen 38,977 m. Ausserdem finden sich einige zweigeleisige Trambahnlinien und 1890 m Doppelspur der Rigibahn. Das Schienengewicht für den laufenden Meter wechselt zwischen 15,1 und 51 kg; bei den Bundesbahnen zwischen 25 und 51 kg. Für die Neubeschaffung von Schienen ist für letztere das Gewicht von 46 bezw. 49 kg. angenommen.

Die Baubeschreibung des schweizerischen Bahnnetzes ist Sache einer technischen Bearbeitung; hier werden nur einige wesentliche Angaben mitgeteilt.

Auf eigenem Bahnkörper sind 94,64% der Bahnlänge erstellt. Strassenkreuzungen im Niveau der Bahn bestehen 10,107, Unterführungen 1962 und Überführungen 674, Bahnkreuzungen in Schienenhöhe nur 15.

Gross ist die Zahl der Tunnels: bis zu einer Länge von 1000 m 447, von 1001 bis 2000 m 22, über 2000 m 16, zusammen 485. Die längsten sind (Neben- und Bergbahnen inbegriffen) in m: Simplon 19,803, Gotthard 14,998, Lötschberg 14,536, Ricken 8603, Münster-Grenchen 8560, Hauenstein, neuer Basistunnel 8148, Mont d'Or bei Vallorbe 6099, Albula 5864, Weissenstein 3700, Wasserfluh 3557, Albis 3360, Jungfrau 3280, Les Loges (Neuenburger Jurabahn) 3259, La Croix (Bundesbahnen) 2966, Bötzberg 2526, Hauenstein, alter Tunnel 2495, Jaman (Montreux-Oberlandbahn) 2424, Zürichberg 2093, Musegg bei Luzern 2093 und Glovelier 2010. Die Höhenlage des Scheitels, bezw. des obern Portals beträgt in m bei: Jungfraubahn 3457, Albula 1824, Lötschberg 1244, Gotthard 1155, Jaman 1118, Les Loges 1050, Mont d'Or 896, Weissenstein 722, Simplon 705, Wasserfluh 657, Ricken 622, Hauenstein (alter) 562, Münster-Grenchen 545, Glovelier 523, La Croix 522, Albis 517, Bötzberg 461, Hauenstein (Basistunnel) 452, Musegg 444, Zürichberg 414.

Die Gesamtlänge der Tunnels beträgt für ein Geleise 139,500, für zwei Geleise 50,700, zusammen 190,200 m = 4,09% der Bahnlänge.

Die Zahl der Durchlässe bis auf 2 m ist: gedeckte 12,451, offene 1181, die der Brücken von 2 bis 10 m 2923, von 11 bis 30 m 626,5 und über 30 m 385, zusammen 3934,5;

Gesamtzahl der Öffnungen 5530,5, wovon in Stein 2630, mit Überbau in Eisen 2077,5 und in Holz 23.

Von den 1459,5 *Bahnhöfen* und *Stationen* dienen 1189,5 dem Gesamtverkehr, 261 nur dem Personenverkehr und 9 nur dem Güterverkehr; sie sind mit 405 Verladekranen und 681 Brückenwagen ausgerüstet.

Für 4,079,555 m Bahnlänge bestehen *Telegraphenleitungen*, mit 1022 Telegraphenstationen und für 2,957,048 m Bahnlänge *Telephonleitungen* mit 2099 Telephonstationen; für 3,009,204 m Bahnlänge *Läutewerke* und für 703,469 m *Blocksignale*.

Von den 4,749,282 m Betriebslänge liegen in der *Horizontalen* nur 22,19% mit 1,054,049 m, in *Steigungen* bis 5‰ 922,358, bis 10‰ 1,007,402, bis 15‰ 507,503, bis 20‰ 339,996, bis 25‰ 290,942, bis 30‰ 140,692 und über 30‰ 486,340, in Steigungen total 77,81‰.

Die Länge der *geraden* Strecken beträgt 2,991,631 m gleich 62,99% der Gesamtlänge; die der *gekrümmten* Strecken bis 1000 m Radius 265,239 M, bis 700: 156,125, bis 500: 299,660, bis 400: 214,728, bis 300: 355,035, bis 200: 174,618, unter 200: 292,246.

Unter den festen Anlagen der schweizerischen Bahnen sind noch besonders zu erwähnen die *Werkstätten*. In denselben wird der Unterhalt und die Erneuerung des Rollmaterials besorgt; auch ist ihnen die Erstellung eines Teiles des neuen Rollmateriales übertragen, sowie die Anfertigung gewisser Bestandteile des Oberbaues, wie Weichen und dgl. Der Bau neuen Rollmaterials wird übrigens in neuerer Zeit nur noch in ganz kleinem Umfang von den Werkstätten der Bahnen ausgeführt und beschränkt sich auf die Erstellung von Güterwagen. Im übrigen liefert die Privatindustrie Lokomotiven und Wagen, und es werden bei den Vergebungen die einheimischen Fabriken bevorzugt.

Die Zahl der grösseren Werkstätten war 1911 bei den Normalspurbahnen 14, bei den Schmalspurbahnen 7,Total 21; an kleineren sogenannten Depotwerkstätten besassen die

A. Stand der Lokomotiven.

	DAMPF-LOKOMOTIVEN							Elektrische Lokomotiven mit zwei Motoren	Total	Auf den Bahnkilometer
	mit Triebachsen				mit Schlepptender	Tendermaschinen	Im Ganzen			
	eins	zwei	drei	vier bis sechs						
Normalbahnen:										
Bundesbahnen	—	259	801	126	854	332	1186	4	1190	0,424
Andere	—	15	103	21	—	139	139	4	143	?
Schmalspurbahnen	—	32	87	39	17	141	158	21	179	?
Zahnradbahnen	20	29	—	—	—	49	49	29	78	?
	20	335	991	186	871	661	1532	58	1590	0,326
Bestand Ende 1910	20	355	996	181	877	675	1552	50	1602	0,335
„ „ 1900	21	464	621	92	561	637	1198	—	1198	0,304
„ „ 1890	26	299	397	35	323	434	757	—	757	0,230
„ „ 1880	?	?	?	?	?	?	543	—	543	0,209
„ „ 1870	?	?	?	?	?	?	247	—	247	0,18

B. Stand der Personenwagen.

	Wagen mit Achsen			Zusammen		Plätze			Eine Klasse	Zusammen
	zwei	drei	vier	Wagen	Achsen	I.	II.	III.		
Normalbahnen:										
Bundesbahnen	846	1,967	477	3,290	9,501	7,990	36,869	119,966	—	164,825
Andere	396	21	55	472	1,085	402	3,069	18,323	406	22,200
Schmalspurbahnen	461	147	275	883	2,453	1,535	8,383	19,225	5,954	35,093
Zahnradbahnen	81	1	67	149	433	—	1,064	1,902	4,157	7,123
	1,784	2,136	874	4,794	13,472	9,927	49,385	159,412	10,517	229,241

	Wagen mit Achsen			Zusammen		Plätze			Eine Klasse	Zusammen
	zwei	drei	vier	Wagen	Achsen	I.	II.	III.		
Bestand Ende 1910 . . .	1,759	2,030	822	4,611	12,896	9,979	48,015	150,809	9,877	218,680
„ „ 1900 . . .	1,545	827	523	2,895	7,663	7.844	36,920	89,037	—	133,801
„ „ 1890 . . .	1,510	88	464	2,062	5,140	7,298	29,688	52,740	—	89,726
„ „ 1880 . . .	?	?	?	1,655	4,192	5,561	22,987	44,991	—	73,539
„ „ 1870 . . .	?	?	?	894	2,462	?	?	?	—	40,634

C. Stand der Lastwagen.

	Gepäckwagen	Güterwagen		Wagen mit Achsen			Wagenzahl	Gesamtachsen	Ladegewicht	Eigengewicht
		gedeckte	offene	zwei	drei	vier			Tonnen	Tonnen
Normalbahnen:										
Bundesbahnen	728	8,435	5,927	14,877	204	9	15,090	30,402	186,313,5	119,990,2
Andere	95	773	505	1,331	—	2	1,333	2,760	16,794,2	11,900,1
Schmalspurbahnen . . .	121	598	868	1,460	54	113	1,627	3,444	15,223,2	7,348,9
Zahnradbahnen	10	3	33	86	—	—	86	172	722,5	322,5
	954	9,809	7,373	17,754	258	124	18,136	36,778	219,053,4	139,561,7
Bestand Ende 1910 . . .	932	9,718	7,257	17,554	244	109	17,907	36,276	215,374,8	136,974,9
„ „ 1900 . . .	546	7,357	5,894	13,700	61	36	13,797	27,727	160,095,4	96,396,2
„ „ 1890 . . .	375	4,581	4,833	9,739	32	18	9,789	19,646	103,693,1	58,666,7
„ „ 1880 . . .	?	?	?	?	?	?	8,553	17,203	87,672	?
„ „ 1870 . . .	?	?	?	?	?	?	2,462	7,593	34,587	?

Normalspurbahnen 56, die Schmalspurbahnen 55 und die Zahnradbahnen 13, Total 124.

Zu den Betriebsanlagen werden ferner gerechnet die Lagerhäuser; solche besitzen die Bundesbahnen in Morges, Basel, Romanshorn, Rorschach und Brunnen. Für diese sind einheitliche Vorschriften über die Bedingungen der Einlagerung und den Gebührenbezug erlassen.

2. Rollmaterial.

Dem Verkehrsbedürfnis und der Gestaltung der verschiededenen Bahnlinien angepasst, treffen wir eine grosse Anzahl von Lokomotiv- und Wagentypen, deren Beschreibung im einzelnen einem technischen Werke überlassen werden muss; hier sind nur einige summarische Angaben erfolgt. (Tabelle S. 15 und 16.)

Die Leistungen dieses Rollmaterials auf eigener und fremder Bahn 1911 betragen im Ganzen (die Leistungen bei den Bundesbahnen sind in Klammer beigefügt):

Lokomotiven: Lokomotivkilometer im Nutzdienst 49,848,451 (36,827,079), Materialzüge 292,685 (174,109), Leerfahrten 1,480,375 (1,312,229), Rangierdienst 6,742,627 (6,297,286)
fahrten 1,480,375 (1,312,229), Rangierdienst 6,742,627(6,297,286),
im Ganzen 58,364,138 (44,610,703), auf die Lokomotive 31,005 (37,341).

Personenwagen: Achskm. 449,757,246 (379,442,531), auf die Achse 33,859 (39,980).

Lastwagen: Achskm. 495,992,863 (438,736,244), auf die Achse 12,547 (13,152).

3. Baukosten.

Die dem Baukonto belasteten Ausgaben für das im Betriebe stehende Bahnnetz betragen Ende 1911:

A. Allgemeine Kosten.

	Fr.	auf den km	Fr.	auf den km
Organisation, Verwaltung und technische Bauleitung	82,723,517			
Verzinsung des Baukapitals	82,353,471		165,076,988	35,482
		Übertrag	165,076,988	35,482

	Fr.	auf den km	Fr.	auf den km
Übertrag			165,076,988	35,428
B. Bahnanlage und feste Einrichtungen.				
Landerwerb	169,776,256	36,492		
Unterbau	750,393,694	161,293		
Oberbau	211,917,865	45,551		
Elekt. Leitungsnetz.	11,446,835	2,460		
Hochbau und mechanische Stationseinrichtungen . . .	178,313,521	38,328		
Telegraph, Signale, Bahnabschluss, Orientierungs- und Ordnungszeichen .	28,944,621	6,221	1,350,792,792	290,345
C. Rollmaterial.	Fr.	auf das Stück		
Lokomotiven . . .	108,108,329	67,993		
Personenwagen . .	93,031,313	19,406		
Lastwagen	78,313,099	4,318	279,452,741	57,366
D. Mobiliar und Gerätschaften			26,587,847	5,715
Gesamte Baukosten			1,821,910,368	388,908
Abzüge für Subventionen und Verluste bei Eigentumswechsel			157,516,806	
Für die Bilanz massgebende Netto-Baukosten			1,664,393,562	
Oder laut Seite 196 der Statistik			1,664,260,666	355,284
Betrag der Baukosten Ende 1910			1,613,418,500	350,435
„ „ „ „ 1900			1,233,485,809	330,304
„ „ „ „ 1890			957,669,588	307,131
„ „ „ „ 1880			747,350,802	300,684
„ „ „ „ 1870			453,008,093	339,194

Die Anlagekosten auf den Bahnkilometer haben 1910 betragen in Mark in Deutschland 292,753, in Österreich-Ungarn 305,755, in Frankreich 363,682, in Italien bei den Staatsbahnen 323,219, in Belgien 472,331, in den Niederlanden 215,614,in England 696,090 gegenüber 284,227 (= 355,284 Fr.) 1911 in der Schweiz.

In der Darstellung der Entwicklung des schweizerischen Eisenbahnwesens ist ausgeführt, mit welchen Schwierigkeiten die Aufbringung der Gelder zur Deckung dieser für die kleine

Schweiz sehr hohen Summe der Baukosten verbunden war. Um die Beteiligung des Privatkapitals zu ermöglichen, mussten schon bei der Gründung der Hauptlinien die Kantone und Gemeiden bedeutende Aktienbeträge zeichnen. Noch mehr war dieses Vorgehen bei der Finanzierung der Nebenbahnen notwendig, die nur zum kleinern Teil auf Beschaffung eines erheblichen Obligationenkapitals rechnen konnten. Das Verhältnis zwischen Aktien- und Obligationenkapital hat durch die Verstaatlichung der Hauptbahnen eine wesentliche Verschiebung erfahren, da der Rückkaufspreis durch Übernahme der Obligationenschuld der zurückgekauften Bahnen und durch Begebung von Bundesbahnobligationen beschafft wurde.

Ende 1911 ist laut den Bilanzen der Bahnen das Verhältnis folgendes:

	Bundesbahnen Fr.	Andere Bahnen Fr.	Zusammen Fr.
Aktien		280,263,970	280,263,970
Konsolidierte Anleihen .	1,457,213,350	243,068,436	1,700,281,786
Dotationskapital von Kantonen, Gemeinden und Privaten		15,330,832	15,330,832
Subventionen (mit Inbegriff der nicht rückzahlbaren)	119,000,000	2,514,000	121,514,000
Kapital, beigebracht durch Amortisation oder Herabsetzung des Aktienwertes	50,054,961	1,626,267	51,681,228
	1,626,268,311	542,803,505	2,169,071,816

Der Unterschied zwischen den beschafften Geldmitteln und den dem Baukonto belasteten Ausgaben ist darauf zurückzuführen, dass in den Bilanzen für 1911 als Aktiven ferner erscheinen: Verwendungen auf die im Bau befindlichen Linien und Objekte 174,649,674 Fr., Überschuss des Rückkaufspreises über die Aktiven der frühern Gesellschaften 113,917,356 Fr., zu amortisierende Verwendungen 39,155,573 Fr., Verwendungen auf Nebengeschäfte, wozu auch die Dampfboote gerechnet werden, 13,993,697 Fr. und noch nicht einbezahlte Kapitalien 40,345,041 Fr. Die verfügbaren Mittel betrugen an Kassen-

beständen, Wertschriften und Guthaben 177,818,089 Fr. und an Liegenschaften 47,555,024 Fr. Anderseits erscheinen unter den Passiven noch die schwebenden Schulden mit 117,087,044 Franken und die Spezialfonds mit 105,032,266 Fr., nämlich Erneuerungsfonds 88,525,838 Fr., Reservefonds 3,705,314 Fr., Amortisationsfonds 322,393 Fr. und andere Fonds 12,478,721 Fr.

Im Jahre 1911 haben nur die Bundesbahnen Dampfboote besessen und zwar nur auf dem Bodensee, indem die beim Rückkaufe von der Schweizerischen Nordostbahn übernommenen Dampfboote auf dem Zürichsee mit Vertrag vom 20./26. Oktober 1902 auf den 1. Mai 1903 an die Zürcher Dampfbootgesellschaft abgetreten worden sind.

Für den Dampfbootverkehr der Bundesbahnen auf dem Bodensee war ein Anlagekapital von Fr. 2,374,838 aufgewendet. Das Schiffsmaterial umfasste:

	Anschaffungskosten Fr.	Inventarwert Fr.
7 Dampfboote	1,889,400	1,366,000
1 Trajektfähre (gemeinsames Eigentum mit Bayern)	600,000	123,819
2 Trajektkähne	129,000	80,000
4 Schleppkähne (wovon einer gemeinsames Eigentum mit Bayern)	82,700	40,000
2 Eisboote	21,400	15,000
	2,722,500	1,624,819

Die Betriebseinnahmen der Dampfboote betrugen 1911 847,495 Fr. (Personenverkehr 264,062 Fr., Gepäck 14,939 Fr., Tiere 3557 Fr., Güterverkehr 564,937 Fr.), die Betriebsausgaben 699,875 Fr., somit der Überschuss nur 147,620 Fr.

Die Übernahme der Dampfboote auf dem Thunersee durch die Thunerseebahn, nachher vereinigt mit der Berner Alpenbahngesellschaft, Bern-Lötschberg-Simplon, hat erst 1912 stattgefunden.

II. Tarifwesen und Verkehr.

1. Tarifwesen.

Wie das Eisenbahnnetz hat sich auch der Eisenbahnverkehr in erfreulicher Weise entwickelt. Für dessen Hebung ist die Gestaltung des Tarifwesens von grosser Bedeutung. Bei der Bildung der Tarife haben die Eisenbahnverwaltungen nicht freie Hand; die Bundesbahnen sind durch das Tarifgesetz gebunden, die Privatbahnen durch das Eisenbahngesetz und die Konzessionen. Nur innerhalb dieser Vorschriften ist freie Bewegung gestattet.

Für die Bundesbahnen gilt das Bundesgesetz vom 27. Juni 1901 über das Tarifwesen der schweizerischen Bundesbahnen, für die Privatbahnen bis zum Inkrafttreten des Eisenbahngesetzes vom Jahre 1872 die Bestimmungen der von den Kantonen erteilten Konzessionen, nachher die Bundeskonzessionen, die der sogenannten Normalkonzession nachgebildet sind.

a) Personenverkehr.

Die alten Konzessionen bestimmen für den Personenverkehr in der Regel, dass mindestens dreimal täglich in gewöhnlichen Personenzügen von einem Endpunkt der Bahn zum andern in Wagen aller Klassen und mit Berührung sämtlicher Stationen gefahren wird, mit einer mittlern Geschwindigkeit von wenigstens fünf Wegstunden in der Zeitstunde. Für die Personenbeförderung werden drei Klassen vorgeschrieben; die Wagen müssen gedeckt, zum Sitzen eingerichtet, mit Fenstern und genügenden Heizvorrichtungen versehen sein. Die Taxen dürfen erhoben werden bis auf 50 Cts. für die Schweizerstunde in der I. Wagenklasse, 35 Cts. in der II. und 25 Cts. in der III. Klasse; Kinder unter zehn Jahren zahlen die Hälfte. Für Hin- und Rückfahrt sind Billette, am gleichen Tag gültig, mit einer Ermässigung von 20% auszugeben, und für Abonnemente für wenigstens zwölfmalige Benützung der gleichen Bahnstrecke während drei Monaten ist weiterer Ra-

batt zu gewähren. Die Taxe für die mit Güterzügen beförderten Personen ist niedriger zu halten als die für Personenzüge festgesetzte. Für das Gepäck darf eine Taxe von höchstens 12 Cts. für den Zentner und die Stunde bezogen werden. Die neuen Konzessionen des Bundes bestimmen in der Regel die Taxen I. Klasse auf 10 Rappen, die II. Klasse auf 7 Rappen und die III. Klasse auf 5 Rappen für den Kilometer; Kinder unter drei Jahren zahlen nichts, die unter zehn Jahren die Hälfte; die Taxen für Hin- und Rückfahrt sind um 20% zu ermässigen; für Abonnements ist weiterer Rabatt zu gewähren. Ermässigungen sind ferner für Militär, Arme und Arrestanten vorgeschrieben. Die Gepäcktaxe beträgt 2½ Rappen für 50 kg und 1 km. Die allgemeinen Vorschriften der alten und neuen Konzessionen stimmen im wesentlichen überein. Für Schmalspurbahnen mit nur einer Klasse sind die Fahrtaxen verschieden festgesetzt; in der Regel gelten aber 10 Rappen per km. Für stärkere Steigungen ist ein Zuschlag zu den normalen Taxen gestattet, der in der Form der Tarifkilometer Anwendung findet. Besondere Bestimmungen gelten für die Bergbahnen, die Drahtseilbahnen und die Strassenbahnen.

Das Tarifgesetz für die Bundesbahnen lehnt sich an die bisherigen Konzessionsbestimmungen an, führt aber mehrfache Verbesserungen ein. Während die Normalkonzession vorschreibt, dass die Beförderung von Personen täglich mindestens dreimal nach beiden Richtungen von einem Endpunkt der Bahn zum andern und unter Anhalten an allen Stationen erfolgen solle, wird den berechtigten Anforderungen des Verkehrs entsprechend die Zahl von mindestens vier Zügen in jeder Richtung mit Anhalten auf allen Stationen auch für die weniger wichtigen Bahnlinien gefordert. Die mittlere Zugsgeschwindigkeit, die in der Normalkonzession auf nur 24 km bestimmt ist, wird für die gewöhnlichen Personenzüge auf mindestens 28 km in der Stunde festgesetzt; immerhin kann der Bundesrat eine geringere bewilligen, wo dafür in besonderen Bau- oder Betriebsverhältnissen ausreichender Grund vorhanden ist. Die bisherige Zahl von drei Wagenklassen ist beizubehalten; auch die Schnellzüge haben die dritte Klasse zu führen und nur

in Expresszügen kann die dritte, unter besondern Umständen auch die zweite wegfallen. In den Personenzügen darf die erste Klasse weggelassen werden. Sodann ist die Möglichkeit gewahrt, für den Lokalverkehr Züge einzulegen, die ausschliesslich Wagen dritter Klasse führen. Damit die sogenannten Luxuszüge, die im internationalen Reiseverkehr eine wichtige Rolle spielen, in unveränderter Zusammensetzung in der Schweiz weitergeführt werden können, ist für sie eine Ausnahmebestimmung aufgenommen. Das bisher vorgeschriebene Wagensystem welches das Gehen durch den ganzen Wagen ermöglicht, hat sich als den Verkehrsverhältnissen des Landes entsprechend erwiesen und ist daher beibehalten. Die Tarife für den Personen- und Gepäcktransport sind insofern durch das Gesetz bestimmt, dass die Höchstsätze festgesetzt sind, über welche die Verwaltung der Bundesbahnen nicht hinausgehen darf. Bei Festsetzung der Personentarife wurden grundsätzlich die bei einer der zurückzukaufenden Bahnen bestehenden niedrigsten Tarife als Höchstsätze angenommen, auch das System der Rückfahrkarten wurde gesetzlich festgelegt.

Die Fahrpreise sind:

1. Für einfache Fahrten:

in der ersten Wagenklasse	10,4	Rappen
„ „ zweiten „	7,3	„
„ „ dritten „	5,2	„

für den Kilometer Bahnlänge.

2. Für Hin- und Rückfahrt:
(mit wenigstens zehntägiger Gültigkeit)

in der ersten Wagenklasse	15,6	Rappen
„ „ zweiten „	10,0	„
„ „ dritten „	6,5	„

für den Kilometer Bahnlänge.

Für Bahnstrecken mit starken Steigungen und für Bahnstrecken, bei denen ganz eigenartige Bau- und Betriebsverhältnisse bestehen, sowie für die Benutzung aussergewöhnlicher Einrichtungen (Schlafwagen, Luxuswagen und dergl.) kann vom Bundesrate die Erhebung eines Zuschlages zu diesen

Tarifen bewilligt werden. Für bereits im Betriebe stehende Bahnstrecken, auf denen bis zum Inkrafttreten dieses Gesetzes ein Zuschlag nicht gemacht worden ist, darf jedoch auch künftig ein solcher nicht erhoben werden. Für Kinder unter vier Jahren, sofern für solche kein besonderer Sitzplatz beansprucht wird, ist kein Fahrgeld, für Kinder zwischen dem vierten und dem zurückgelegten zehnten Altersjahre die Hälfte des Fahrpreises in allen Wagenklassen zu bezahlen. Mit Zustimmung des Bundesrates ist die zur Hälfte des Fahrpreises berechtigende Altersgrenze von der Bundesbahnverwaltung auf das zurückgelegte zwölfte Altersjahr ausgedehnt worden. Einer Anregung, im Falle einer Herabsetzung der Personentarife unter die vorgesehenen Höchstsätze die Erhebung von Zuschlägen für die Benutzung der Schnellzüge oder wenigstens der Expresszüge im Gesetz vorzusehen, wurde keine Folge gegeben. Die bisherigen Tarifbegünstigungen für den Transport von Armen und Arrestanten wurden beibehalten, ebenso die Verpflichtung zur Ausgabe von Abonnements zu ermässigten Preisen, die bisherigen Begünstigungen für den Rundreiseverkehr und für die Beförderung von Gesellschaften und Schulen, sowie die Ausgabe von sogenannten Arbeiterkarten, die bei der Centralbahn und der Jura-Simplon-Bahn eingeführt waren und sich volkswirtschaftlich als sehr nützlich erwiesen hatten. Dagegen wurden die Erfahrungen, die mit den sogenannten Kilometerheften bisher gemacht worden waren, nicht für ausreichend erachtet, um ihre Einführung bei den Bundesbahnen zu rechtfertigen, vielmehr wurde der Bundesbahnverwaltung weitere Untersuchung vorbehalten. Ebensowenig fand die Anregung auf Einführung eines Zonentarifes Zustimmung.

Bezüglich der Gepäcktarife wurden die Bestimmungen der Normalkonzession angenommen: 5 Rappen für 100 kg und 1 km, mit einem Mindestsatz von 25 Rappen im internen und 40 Rappen im direkten Verkehr. Handgepäck bis zu 10 kg Gewicht darf frei in die Wagen mitgenommen werden. Mit Zustimmung des Bundesrats kann ein einfacheres Abfertigungsverfahren mit einem einheitlichen Tarif eingeführt werden, was bisher nicht geschehen ist.

Auf dieser gesetzlichen und konzessionsgemässen Grundlage sind die Einrichtungen für den Personenverkehr von den Bahnverwaltungen in Begünstigung des Reiseverkehrs in den verschiedensten Richtungen ausgebaut worden. Direkte Personen- und Gepäcktarife sind zwischen den schweizerischen Bundesbahnen und allen andern schweizerischen Bahnen erstellt. Ausser diesen auf Basis der normalen Taxen gebildeten Tarife besteht ein ermässigter Tarif für die Beförderung von Gesellschaften und Schulen, Fahrbegünstigungen für Armen- und Polizeitransporte, sowie für die Arbeitsvermittlung, ferner Sonntags- und feste Rundfahrtsbillette für alle einigermassen benützten Routen. Für den Besuch von Festen und Ausstellungen werden Ermässigungen gewährt. Die zusammenstellbaren Billette zu ermässigter Taxe gestatten den Reisenden die freie Auswahl des Reiseweges. Die Gültigkeitserklärung von Billetten gegen Nachzahlung auf Umwegsrouten und die wahlweise Benützung von Hin- und Rückfahrtbilletten auf andern Routen ermöglichen grosse Bewegungsfreiheit.

Unter den Abonnementen sind namentlich die Generalabonnemente hervorzuheben, die mit Gültigkeit für 15, 30 und 45 Tage sowie für drei, sechs und zwölf Monate ausgegeben werden. Während die kurzfristigen, früher allzubilligen, zufolge einer Preiserhöhung etwas zurückgegangen sind, nimmt die Zahl der langfristigen fortwährend zu. Die Gesamteinnahme aus den Generalabonnementen ist von 1911 auf 1912 von 8,313,740 Fr. auf 8,391,100 Fr. gestiegen und die Einnahme aus den schweizerischen zusammenstellbaren Billetten von 2,154,234 Fr. auf 2,190,373 Fr.

Neben diesen Massnahmen zur Erleichterung des einheimischen Verkehrs sind die schweizerischen Bahnen an zahlreichen Einrichtungen des Personenverkehrs mit dem Ausland beteiligt. Ausser der Erstellung direkter Personen- und Gepäckstarife mit den Bahnverwaltungen aller angrenzenden Länder sind hervorzuheben die Beteiligung der Schweiz an den zusammenstellbaren Billetten des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen (Vereinsreiseverkehr), dem nicht nur Deutschland und Österreich-Ungarn, sondern auch Frankreich, Italien,

Belgien und Holland angehören; daneben bestehen Vereinbarungen mit einzelnen dieser Länder über Abgabe besonderer Rundfahrbillette. Diese Einrichtungen sind derart ausgebaut, dass wohl jedem Geschmack entsprochen sein dürfte. Zur Hebung des Verkehrs mit dem Ausland haben die Bundesbahnen besondere Agenturen in Paris, London und New York eingerichtet.

Die öfter gehörte Beanstandung des niedrigen Preises der Hin- und Rückfahrtsbillette der Bundesbahnen dürfte kaum berechtigt sein, indem gerade diese Massnahme ganz wesentlich zur Hebung des Personenverkehrs beigetragen und namentlich der einheimischen Bevölkerung ganz bedeutenden volkswirtschaftlichen Nutzen gebracht hat.

b) Güterverkehr.

Für den Güterverkehr bestimmen die alten und neuen Konzessionen in der Regel, dass für die Waren Klassen aufzustellen sind, wobei die höchste Taxe für einen Zentner und für die Stunde für gewöhnliche Güterzüge 5 Rappen oder für 50 kg und einen km 1 Rappen nicht übersteigen, die niedrigste nicht mehr als ½ Rappen für 50 kg und km betragen soll. Bei Beförderung in Eilfracht ist eine Erhöhung zulässig. Traglasten mit landwirtschaftlichen und gewerblichen Erzeugnissen bis auf 25 kg, die in Begleitung der Träger mit den Personenzügen befördert und am Bestimmungsort sofort wieder in Empfang genommen werden, bezahlen keine Fracht. Über die Zahl der Klassen und die Zuweisung der Güter an dieselben bestand grosse Verschiedenheit. Wie die Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung über das Tarifwesen der schweizerischen Eisenbahnen vom 23. November 1883 eingehend darstellte, überliessen einige wenige Konzessionen der Ostschweiz die Festsetzung der Taxen den Kantonsregierungen, während die andern feste Ansätze enthalten, die aber unter sich Verschiedenheiten aufweisen. Einige, speziell in der Westschweiz, stellen vier Wagenklassen auf mit besonderen Tarifsätzen und enthalten die Zuweisung der Waren an diese Klassen. In andern wird zwar festgestellt, dass die Waren in vier Klassen eingeteilt

werden sollen, und dass sowohl für die höchste wie für die niedrigste Klasse ein gewisses Taxmaximum nicht überschritten werden dürfe, eine Aufzählung der in die einzelnen Klassen gehörenden Güter und Waren findet sich aber nicht. Eine dritte Art der Warenklassenbestimmung enthalten die Konzessionen, die zwar vorschreiben, dass für den Transport der Waren Klassen aufzustellen seien, aber weder angeben, wie viele solcher Klassen einzuführen und noch weniger, wie die einzelnen Warengattungen in dieselben einzureihen seien. Für eine vierte Gruppe von Bahnen wird in den Konzessionen gar keine Klasseneinteilung der Waren verlangt, sondern ausschliesslich das Taxmaximum für eine bestimmte Gewichtseinheit angegeben. Ausnahmsweise kamen auch Bestimmungen vor, wonach die Taxe der Ware von deren Preis abhängig gemacht wird. Erst die Normalkonzession fordert für Ladungen von mindestens 5000 kg Taxermässigungen.

Dieselbe Verschiedenartigkeit wie in der Klassifikation der Waren bestand auch für die Taxen, wobei die Maximaltaxen einzelner Bahnen um das zwei- und einhalbfache höher waren als die auf andern Linien und die Maximaltaxe z. B. auf den Hauptlinien der Nordostbahn und denen der Vereinigten Schweizerbahnen um 25% grösser war als auf denjenigen der Centralbahn und den waadtländischen Strecken der Suisse Occidentale. Diese Differenzen wurden dadurch noch sehr wesentlich gesteigert, dass gerade auf den Linien mit den höchsten Taxen eine Klassifikation der Waren nicht vorgeschrieben war, so dass die Maximaltaxe unter Umständen auf solche Gütergattungen angewendet werden konnte, welche nach einer die Klassifikation vorschreibenden Konzession nur mit 2,5 Rappen belegt werden durften. Im ganzen fanden sich nicht weniger als neun verschiedene Maximal- und sechs Minimaltaxen, wobei die Taxen für die Zwischenklassen und diejenigen der Spezialtarife nicht mitgezählt sind. Sogar bei den einzelnen Linien der gleichen Bahn bestanden verschiedene Taxen.

Sämtliche Konzessionen sprachen sich dahin aus, dass für eine bestimmte Distanzeinheit eine bestimmte Taxe zu bezahlen sei, von einer Herabsetzung der Taxen bei grössern Distanzen

war nicht die Rede; gleichwohl fanden sich bei einzelnen Bahnen Abweichungen, so die bei einzelnen Bahnen eingeführten Staffeltarife. Sodann waren die Distanzen zum Teil nach Stunden, zum Teil nach Kilometern berechnet, was in bezug auf die Bruchteilberechnung von wesentlicher Bedeutung war.

Die grosse Mehrzahl der Konzessionen nahm somit auf eine einheitliche Gestaltung des Tarifwesens auf dem gesamten schweizerischen Bahnnetz keine Rücksicht; sie machte es vielmehr den einzelnen Gesellschaften möglich, eine grosse Zahl von Tarifkombinationen zu bilden und dieselben unbekümmert um die übrigen Teile des Bahnnetzes anzuwenden. Eine einheitliche und einfache Gestaltung der Tarife wäre erst recht unmöglich geworden, wenn die Bahnen angehalten worden wären, bei der Bildung der Tarife streng nach den Vorschriften der Konzessionen zu verfahren.

Die praktische Anwendung der Konzessionen hat allerdings nicht den Zustand hervorgebracht, den die Gesellschaften herbeizuführen das Recht gehabt hätten. Wenn auch die Konzessionen in bezug auf die Tarife so lauteten, als ob ein Zusammenhang zwischen den einzelnen Netzen weder bestehe noch notwendig sei, so hatte doch die Macht der Verhältnisse und das eigene Interesse der Gesellschaften eine freiwillige Vereinbarung unter den benachbarten Gruppen zur Folge, aus der zunächst gemeinsame Warenklassifikationen hervorgingen. Bis zum 1. Juni 1872 war für sämtliche schweizerische Eisenbahnen infolge Vereinbarung eine Warenklassifikation vom 15. Oktober 1863 massgebend. Dieselbe unterschied drei Stückgut- und drei Wagenladungsklassen, von denen die eine Stückgutklasse nur drei unbedeutende Artikel enthält; das Warenverzeichnis zählt die Gattungen auf, die in die einzelnen Klassen gehören und zu deren Taxen zu berechnen sind. Zu den Sätzen der Wagenladungsklassen werden gewisse, der dritten Stückgutklasse zugeteilte, in Quantitäten von mindestens 4000 kg, später 5000 kg von einem Versender an einen Empfänger aufgegebene Waren befördert.

Am 1. Juni 1872 führten die Nordostbahn und die Vereinigten Schweizerbahnen für ihren internen und direkten Ver-

kehr die Klassifikation der süddeutschen Bahnen ein, welche auf den gleichen Zeitpunkt auch für den direkten Verkehr der Nordostbahn und der Vereinigten Schweizerbahnen mit der Centralbahn und den westschweizerischen Bahnen massgebend erklärt wurde. Diese Klassifikation unterscheidet: für Stückgut: Klasse I und II; für Partiengüter von mindestens 5000 kg: Klassen A, B und C; für ganze Wagenladungen von 10,000 kg: Klassen D und E.

Die beiden Klassifikationen hatten vom 1. Juni 1872 an nebeneinander Gültigkeit, und zwar in nachstehender Weise: für die ostschweizerischen Bahnen: im internen und direkten Verkehr die Klassifikation von 1872; für die zentral- und westschweizerischen Bahnen: *a)* im internen und direkten Verkehr dieser Bahnen unter sich die Klassifikation vom 15. Oktober 1863. *b)* im direkten Verkehr mit den ostschweizerischen Bahnen die Klassifikation vom 1. Juni 1872.

Der Unterschied zwischen den einzelnen Bahnen bestand aber nicht bloss in bezug auf die Warenklassifikation, sondern auch in bezug auf die Taxen, die Art der Berechnung und die Distanzeinheit. Solche Verhältnisse entsprachen in keiner Weise den Forderungen, welche der Verkehr an eine einfache und durchsichtige Tarifgestaltung zu stellen berechtigt ist. Immerhin lag in diesen Vereinbarungen über die Tarifbestimmungen und Warenklassifikationen der Verzicht auf die konzessionsgemäss garantierte Sonderstellung der einzelnen Bahnen und der Anfang zur rationellen Gestaltung des gesamten schweizerischen Tarifwesens. Es war namentlich durch die Aufstellung der beiden Warenklassifikationen die Grundlage für einen richtigen Eisenbahnverkehr geschaffen worden; die Vereinbarungen der Bahnen wurden daher als wesentlicher Fortschritt begrüsst, obwohl das Erreichte noch nicht genügend war, um den Verkehrsbedürfnissen zu entsprechen.

Im Jahre 1876 gelangte die Konferenz der schweizerischen Bahnverwaltungen an den Bundesrat, um „eine grössere Einheit im Tarifwesen“ in Anregung zu bringen, indem sie darauf hinwies, dass bei genauer Beobachtung der abweichenden Bestimmungen der verschiedenen Konzessionen ein direkter Ver-

kehr zwischen den einzelnen schweizerischen Bahnen, ja oft zwischen den Teilstücken einer und derselben Bahn unmöglich wäre. Die Verwaltungen glaubten das einzige Mittel, diesem Missstande ein Ende zu machen, darin zu finden, dass die Bahnen freiwillig die wesentlichsten Bestimmungen der Normalkonzession über die Tarifverhältnisse auch für ihre ältern, unter der Herrschaft der kantonalen Gesetzgebung konzessionierten Bahnstrecken annehmen, wogegen ihnen durch die Erhöhung einzelner kilometrischer Einheitssätze eine Kompensation für die gebrachten Opfer geboten würde. Von Seite der Bundesbehörden wurde als Zielpunkt für die Entwicklung die einheitliche Gestaltung der Gütertarife für die ganze Schweiz aufgestellt, und es begannen nun sehr einlässliche und mühevolle Unterhandlungen, denen das deutsche Tarifsystem zu Grunde gelegt wurde, bei dem die Transportpreise in Expeditionsgebühren und eigentliche Streckentaxen ausgeschieden sind. Erst im Jahre 1882 erfolgte ein Abschluss durch Annahme einer nach dem Vorbild des deutschen Reformsystems gestalteten Klassifikation.

Der damalige Reformtarif der deutschen Bahnen bezweckte zunächst die volle Ausnützung des Raumes und der Tragfähigkeit des Transportmaterials. Er zerfällt in vier Hauptklassen für Ladungen von 10,000 kg, nämlich in eine allgemeine Wagenladungsklasse und drei Spezialtarifklassen. Sämtliche in den Spezialtarifklassen nicht benannte Güter fallen in die allgemeine Wagenladungsklasse. Sowohl für die allgemeine Wagenladungsklasse als für die Spezialtarifklassen zusammen besteht je eine Unterabteilung für Ladungen von mindestens 5000 kg in einem Wagen. Ladungen unter 5000 kg werden als Stückgüter taxiert, für welche nur eine Klasse besteht. Eilgüter bezahlen die doppelte Taxe für gewöhnliches Stückgut bezw. der allgemeinen Wagenladungsklassen. Hieraus ergibt sich folgendes Tax- bezw. Tarifschema:

Eilgut Ord.	*Stückgut*	*Allgemeine Wagenladungsklassen*		*Spezialtarife*			
		5000 kg A^1	10,000 kg B	5000 kg A^2	10,000 kg. I.	II.	III.

Sperrige, d. h. solche Güter, die im Verhältnis zu ihrem Gewicht einen aussergewöhnlichen Laderaum in Anspruch nehmen, unterliegen einem Taxzuschlag von 50%. Es ist gestattet, Wagenladungen aus verschiedenen Gütern eines und desselben Spezialtarifes oder der verschiedenen Spezialtarife oder auch aus Gütern der Spezialtarife und der allgemeinen Wagenladungsklassen zu bilden, wobei der Frachtsatz der höchst tarifierten Warengattung, die bei der Sendung vorkommt, Anwendung findet, sofern nicht bei gesonderter Gewichtsangabe die Einzelberechnung nach Stückgut sich billiger stellt. Eilgüter und gewöhnliche Stückgüter werden von der Bahn auf- und abgeladen; bei Wagenladungen der allgemeinen und der Spezialtarifklassen dagegen fallen diese Verrichtungen zu Lasten der Versender und Empfänger. Dieses deutsche System hat mit Rücksicht auf die besondern schweizerischen Verhältnisse auf Veranlassung des Eisenbahndepartementes einige Änderungen erfahren; es ist eine zweite, erheblich ermässigte Stückgutklasse zunächst für die Güter der Spezialtarifklassen geschaffen worden; statt der einen Unterabteilung für Ladungen von 5000 kg der Spezialtarifklassen I—III kommt für jede einzelne derselben eine solche Unterabteilung mit reduzierten Taxen zur Einführung, und das Auf- und Abladen der Güter der allgemeinen Wagenladungsklassen ist den schweizerischen Bahnen auf ihre Kosten überbunden worden; in der Warenklassifikation wurde frisches Obst günstiger eingereiht. Dadurch wurde für sämtliche schweizerische Normalbahnen eine und dieselbe Klassifikation erreicht und damit nicht nur für die Hebung des schweizerischen Verkehrs ein wichtiger Schritt getan, sondern auch eine internationale Übereinstimmung angebahnt. Von England über Belgien und Deutschland und durch die Schweiz bis an die italienische Grenze beruhte nunmehr die Tarifbildung auf derselben Grundlage. Allerdings war damit eine vollständige Einheit noch nicht erreicht; dazu fehlte noch die Gleichmässigkeit in der Festsetzung der Taxen.

Bezüglich der Staffeltarife verfügte der Bundesrat am 5. September 1882, die Berechnung der Taxen nach Entfernungsstufen einer Transportstrecke, wobei für die entferntern

Stufen geringere Taxen berechnet werden, als für die nähern, dürfe in dem Verkehr der schweizerischen Bahnen unter sich (direkter und Transitverkehr) nur in der Weise zur Anwendung kommen, dass die auf den einzelnen Bahnen durchlaufenen Strecken zusammen als nur eine Transportstrecke angesehen werden. Es sei somit nicht zulässig, bei der Bildung von direkten und Transittarifen Staffeltarife an proportional gerechnete Tarife anzustossen oder zwei oder mehrere Staffeln zu kumulieren; auch die Tarife für den internen Verkehr seien nach den für den direkten schweizerischen Verkehr angenommenen Grundsätzen zu berechnen.

Bei Behandlung der Differential- und Konkurrenztarife ging der Bundesrat bei seiner Entscheidung von folgenden Grundsätzen aus:

„*a)* Wenn die schweizerischen Bahnen für sich allein oder in Verbindung mit ausländischen Bahnen dem Publikum möglichst niedrige Tarife gewähren, um gewisse Verkehre zu entwickeln, oder solche, denen verschiedene Routen zur Verfügung stehen (z. B. Marseille—Genf, Genua—Gotthard, Triest und Venedig—Brenner bezüglich des Verkehrs mit Italien, beziehungsweise den Häfen des mittelländischen und adriatischen Meeres), an sich zu ziehen, so wird damit nicht bloss dem schweizerischen Handel, sondern auch der konsumierenden Bevölkerung ein Dienst erwiesen, und von diesem Standpunkt aus kann es nicht in der Aufgabe der Staatsbehörden liegen, solchen Verhältnissen entgegenzutreten.

„*b)* Solche Tarifreduktionen dürfen in der Weise ins Werk gesetzt werden, dass der für die Endstation entfallende Taxbetrag in der gleichen Höhe auch für alle rückwärts liegenden Stationen zur Anwendung kommt, und es wäre das Begehren ein unbegründetes, dass für jeden Transport die kilometrische Taxe dieselbe und der Gesamtpreis den Distanzen proportional sei. Das Gesetz fordert in diesem Falle eine solche Taxation nicht, indem Art. 35 die „gleichmässige“ Berechnung der Taxen ausdrücklich in der Weise erläutert, dass die Eisenbahnverwaltungen niemand einen Vorzug in irgend welcher Form einräumen dürfen, den sie nicht unter gleichen Umständen allen

andern gestatten. Nach dieser Seite hin leisteten die damals beanstandeten Tarife dem Gesetze völlig Genüge, indem sie dieselben Vorteile, welche für die Endstationen geschaffen werden, auch auf die rückwärts liegenden anwenden.

„*c)* Die Ungleichheit der Umstände kann nur in der Verschiedenheit äusserer faktischer Verhältnisse liegen; die Vorschrift, dass nur die Stationen, welche an einer bestimmten, in einer Endstation ausmündenden Zufahrtslinie liegen, an den niedrigen Taxen teilnehmen, ist eine nicht in der Natur der Sache liegende Verschiedenheit und widerspricht deshalb dem Gesetze.

„Die genannten Grundsätze lassen sich aber nicht mehr durchführen, wenn es sich um die Konkurrenz zwischen schweizerischen und ausländischen Bahnen handelt, da die letztern nicht unter schweizerischer Hoheit stehen und demnach der Staat nicht beiden Konkurrenten gegenüber das Verhältnis herstellen kann, welches er bei dem Verkehr schweizerischer Bahnen herbeizuführen das Recht und die Macht hat. Wo der Transitverkehr auch ein Konkurrenzverkehr ist, ist es gegenüber den Grundsätzen des schweizerischen Eisenbahngesetzes gestattet, die Transittaxen niedriger zu halten, als die Taxen nach näher gelegenen schweizerischen Stationen. Ist dagegen der schweizerische Transit nicht durch fremde Bahnen konkurrenziert, so besteht kein Grund, die ausländischen Stationen besser zu halten als die inländischen, und es muss daher mindestens verlangt werden, dass die letztern keine höhern Gesamtfrachten bezahlen, als die erstern."

In Würdigung dieser Ausführungen des Berichtes des Bundesrates vom 23. November 1863 und ergänzender Berichte fasste die Bundesversammlung am 19. Dezember 1884 den Beschluss:

„In Anbetracht, dass es sowohl im öffentlichen Interesse als in demjenigen der Eisenbahnen selbst liegt, dass auf dem Wege gemeinsamer Verständigung ein einheitlicher Tarif für den Transport der Waren erzielt werde; dass alle schweizerischen Eisenbahnen, mit Ausnahme der Suisse Occidentale-Simplon, im gemeinsamen Einverständnis versuchsweise, unter der Be-

zeichnung „Reformtarif", bereits ein Tarifsystem eingeführt haben, welches eine neue Klassifikation der Waren zur Grundlage hat; dass die Einführung des Reformtarifes unter den gegenwärtigen Verhältnissen für die Bundesversammlung keinen Anlass bietet, im Wege der Gesetzgebung auf die Frage des Tarifwesens im allgemeinen einzutreten, wird von den erwähnten Berichten des Bundesrates und den darin enthaltenen Schlussfolgerungen Vormerkung genommen und der Bundesrat eingeladen, dahin zu wirken,

dass:

a) das sogenannte Reformtarifsystem auch bei der Suisse-Occidentale-Simplon-Bahn angenommen werde;

b) die noch ausstehenden direkten Tarife schnellstmöglich zur Ausführung gebracht werden;

c) die II. Stückgutklasse erweitert und einzelne als Sperrgüter klassifizierte Gegenstände deklassifiziert werden;

d) für Eilgut nicht mehr die ganze doppelte Expeditionsgebühr berechnet und überhaupt die Expeditionsgebühren nicht schon bei 30 Kilometer, sondern erst bei 40 Kilometer voll bezogen werden;

e) die Taxen für den Export schweizerischer Erzeugnisse annähernd oder voll den Transporttaxen für die durch die Schweiz transitierenden ausländischen Güter gleichgestellt werden, mit welchen die einheimische Produktion auf fremdem Gebiete zu konkurrieren hat;

f) eine Verkürzung der gegenwärtig bestehenden Lieferfristen eintrete;

g) die Taxen für den Warentransport stets auf Grundlage der wohlfeilsten Bahnrichtung und unter Anwendung der günstigsten General- und Spezialtarife berechnet werden, selbst für den Fall, dass der Versender keinerlei hierauf bezügliche Bestimmungen getroffen hätte;

h) jede Abänderung bestehender Tarife, sowie jeder neue Tarif in genügender Weise veröffentlicht werde, und dass dieselben auch wirklich den Interessenten gegen billige Entschädigung zur Verfügung stehen;

i) bei Aufgabe von wenigstens 10,000 Kilos auch dann der bezügliche Tarif zur Berechnung komme, wenn momentan kein entsprechender, einen Minimalladeraum von 40 m^3 haltender Wagen zur Hand ist und zu zwei Wagen mit je 5000 Kilos Tragkraft Zuflucht genommen werden muss;

k) im Reklamationswesen der schweizerischen Eisenbahnen eine besser organisierte und gleichmässigere Behandlungsweise eingeführt werde."

Auf dieser Grundlage sind die Gütertarife der Privatbahnen weiter entwickelt worden, und es sind die damals aufgestellten Grundsätze heute noch massgebend. Auch im Tarifgesetz für die Bundesbahnen wurde das Reformsystem beibehalten mit der Trennung der Tarife in Streckensätze und Expeditionsgebühren. Bezüglich der Höhe der ins Gesetz aufzunehmenden Frachtsätze wurde, wie beim Personenverkehr, davon ausgegangen, dass die bei einer der auf den 1. Mai 1903 verstaatlichten Bahnen bestehenden niedrigsten Sätze nicht überschritten werden dürfen. Diese Höchstsätze sind:

	Eilgut (Stückgut)	FRACHTGUT									
		Stückgut		Wagenladungen							
				Allgem. Klassen		*Spezialtarife*					
						I.		II.		III.	
			2	A	B	a	b	a	b	a	b
	Frachtsätze für 100 Kilogramm in Rappen										
I. Expeditionsgebühren:											
1—20 km	18,0	10,0	10,0	7,5	7,5	6,0	6,0	6,0	6,0	6,0	6,0
21—39 km, Zuschlag für 1 km	0,45	0,25	0,25	0,375	0,375	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2
40 und mehr km . .	27,0	15,0	15,0	15,0	10,0	10,0	10,0	10,0	10,0	10,0	10,0
II. Streckensätze für 1 km	3,4	1,7	1,35	1,25	1,1	0,95	0,8	0,85	0,7	0,75	0,42

Die Beförderungsbedingungen im einzelnen und die Zuweisung der Güter in die verschiedenen Klassen sind den „Allgemeinen Tarifvorschriften nebst Güter-Klassifikation für den internen und gegenseitigen

direkten Güterverkehr der schweizerischen Eisenbahnen" zu entnehmen (Neueste Ausgabe, gültig ab 1. März 1913).

Diese allgemeinen Tarifvorschriften enthalten vorerst Grundsätze über die Frachtberechnung. Sie geben Wegleitung, wie die Frachtbeträge im allgemeinen (nach dem Gewicht), sodann speziell beim Eilgut, beim Frachtgut, bei den verschiedenen Wagenladungsklassen und Ausnahmetarifen zu ermitteln, ferner welche Grundsätze bei der Einreihung der Waren in die Stückgutklassen I und II, in die Wagenladungsklassen A und B, in die Spezialwagenladungsklassen I, II und III, und in die Ausnahmewagenladungstarife zu beachten sind. Es folgen spezielle Vorschriften über bestimmte Transportartikel, als: *a)* Explosionsgefährliche Gegenstände; *b)* giftige und ätzende Stoffe, wie Mineralsäuren usw.; *c)* Edelmetalle, Kostbarkeiten, Kunstgegenstände; *d)* leicht zerbrechliche Gegenstände; *e)* Gegenstände von mehr als 7 Meter Länge; *f)* sperrige Güter; *g)* Fahrzeuge; *h)* Flugapparate und Flugmaschinen; *i)* Luftschiffe; *k)* Möbeltransportkasten; *l)* Emballagen, gebrauchte; *m)* Privatgüterwagen; *n)* bahneigene Kesselwagen; *o)* Gegenstände, die Schutzwagen oder mehrere Wagen erfordern; *p)* Fleisch, frisches; *q)* Fische; *r)* Bienen; *s)* Rückbeförderung der mit Magermilch und Molken gefüllten Milchgefässe, und schliesslich die Bestimmungen über Auf- und Abladen der Güter, Beförderung der Güter in gedeckt gebauten oder in offenen Wagen, die Grundsätze über die Beförderung der Privatwagendecken, der nicht der Eisenbahn gehörenden Ladgeräte und der Wärme- und Kälteschutzmittel.

Im Abschnitt über die Güterklassifikation sind die Namen der Waren alphabetisch aufgezählt, jeweilen mit der Bestimmung, ob sie in Stückgutklasse I oder II, allgemeine Wagenladungsklassen oder Spezialwagenladungsklassen gehören.

Für Eilgut in Wagenladungen soll die Fracht höchstens das Doppelte der allgemeinen Wagenladungsklassen des Frachtgutes betragen.

Für Bahnstrecken der Bundesbahnen mit starken Steigungen und für Bahnstrecken, bei denen ganz besonders eigenartige Bau- und Betriebsverhältnisse bestehen, kann vom Bundesrate

die Erhebung eines Zuschlages zu diesen Frachten bewilligt werden.

Beibehalten wurden die in den bisherigen Konzessionen enthaltenen Vergünstigungen für Landwirtschaft und Industrie. Die für Industrie, Gewerbe und Landwirtschaft erforderlichen geringwertigen Rohstoffe sollen am niedrigsten tarifiert werden. Neben den Normaltarifen sind ferner in Berücksichtigung der Bedürfnisse von Industrie, Gewerbe, Handel und Land- und Forstwirtschaft die erforderlichen Ausnahmetarife zu erstellen. Dabei ist besonders darauf Rücksicht zu nehmen, dass die ausländische Konkurrenz nicht gegenüber der einheimischen Produktion begünstigt wird. Für den Durchgangsverkehr sind die Tarifermässigungen und Ausnahmetarifbildungen zulässig, die durch die Konkurrenz ausländischer Verkehrswege bedingt sind. Zur Gewinnung und Entwicklung des Durchgangsverkehrs können weitergehende Erleichterungen gewährt werden; solchen Erleichterungen gegenüber sind aber die erforderlichen Tarifmassnahmen zu treffen, damit eine Schädigung der einheimischen Produktion vermieden wird.

Für den Transport von Edelmetallen, von barem Geld und von Kostbarkeiten mit deklariertem Wert ist für 1000 Fr. und 1 km höchstens 1 Rappen zu erheben. Traglasten mit landwirtschaftlichen und einheimischen gewerblichen Erzeugnissen, sowie Handwerkszeug für den persönlichen Gebrauch des Aufgebers, die in Begleitung der Träger, wenn auch in besonderen Wagen, mit den Personenzügen befördert und am Bestimmungsort sofort wieder in Empfang genommen werden, sind, soweit sie das Gewicht von 25 kg nicht übersteigen, frachtfrei. Für das Mehrgewicht ist der Satz der Stückgutklasse I des Gütertarifs zu erheben. Beim Eintritt von Notständen, insbesondere bei ungewöhnlicher Teuerung der Lebens- und Futtermittel, sind für den Transport von Getreide, Mehl, Hülsenfrüchten, Kartoffeln, Futtermitteln usw. zeitweise niedrigere Taxen zu bewilligen, die vom Bundesrate nach Anhörung der Bundesbahnverwaltung festgesetzt werden.

Für den Transport *lebender Tiere* mit Güterzügen sind Frachtsätze zu erheben, die nach Klassen und Transport-

mengen (Stückzahl, Wagenladungen) abzustufen sind und den Betrag von 16 Rappen für das Stück und 1 km für die höchste und 2 Rappen für die niedrigste Klasse nicht übersteigen dürfen. Bei Beförderung mit Eilfracht kann ein Tarifzuschlag bis zu 40% erhoben werden.

Der Mindestfrachtsatz für Gütersendungen und für Tiersendungen beträgt im Binnenverkehr und im direkten Verkehr höchstens 40 Rappen.

Um eine einfachere Gestaltung der Tarife im direkten Verkehre zwischen den Bundesbahnen und den Privatbahnen zu ermöglichen, haben auf Anregung des eidgenössischen Eisenbahndepartementes die Privatbahnen zum grössten Teil die Tarifsätze der Bundesbahnen angenommen; die Ausgleichung mit den höhern Ansätzen ihrer Konzessionen ist dadurch gefunden worden, dass durch Zuschläge zu den effektiven Kilometern Tarifkilometer gebildet wurden, die nun der Frachtberechnung als Grundlage dienen. Zur Durchführung dieser Massnahme sind auch einzelne Konzessionsänderungen notwendig geworden.

Wie im Personenverkehr sind auch im Güterverkehr neben den bestehenden Normaltarifen eine Reihe von Ausnahmetarifen, insbesondere zur Hebung von Ausfuhr und Einfuhr und zur Gewinnung des Durchgangsverkehres für die schweizerischen Bahnen erstellt worden. Alle diese Ausnahmetarife werden laut gesetzlicher Vorschrift im „Publikationsorgan für das Transport- und Tarifwesen der Eisenbahnen und Dampfschiffunternehmungen auf dem Gebiete der schweizerischen Eidgenossenschaft“ veröffentlicht. Ein Blick in diese Bekanntmachungen zeigt, mit welch eingehendem Verständnis und mit welch sorgfältiger Beflissenheit die Bahnorgane den Verkehrsbedürfnissen gerecht zu werden bestrebt sind. Der fortwährende Wechsel in den Handelsbeziehungen erfordert eine unausgesetzte Fortbildung der Tarife; das Bedürfnis nach steter Änderung ist grösser, als der theoretisch geäusserte Wunsch nach tunlichster Stabilität. Neben den einheimischen Tarifen sind diesfalls namentlich die direkten Tarife mit dem Ausland wichtig, über deren Vorbereitung durch die Tarifverbände später gesprochen wird.

2. Transportleistungen.

Im Personenverkehr sind 1911 117,325,594 Fahrten ausgeführt worden, wovon 12,300,651 = 10,48 % einfacher Fahrt, 52,489,700 = 44,74% Hin- und Rückfahrt und 52,535,243 = 44,78% zu ermässigter Taxe; 673,568 = 0,57% I. Klasse, 8,423,932 = 7,18 II. Klasse, 101,811,686 = 86,78% III. Klasse und 6,416,408 = 5,47% Einheitsklasse, im ganzen auf den km 24,771 Fahrten. Personenkilometer wurden zurückgelegt 2,437,780,726 und zwar auf den Bahnkilometer 514,691, auf den Zugskilometer 66,3, auf den Achsenkilometer 5,28. Jeder Reisende hat im Durchschnitt 20,78 km befahren.

Im Gepäck-, Tier- und Gütertransport wurden 18,202,898 Tonnen befördert, oder auf den Bahnkilometer 3843 Tonnen, nämlich: Gepäck 316,072 = 1,74%, Tiere (1,571,902 Stück) 240,919 = 1,32%, Güter aller Art 17,645,907 = 96,94%. Die Tonnenkilometer betragen für: Gepäck 15,250,769, Tiere 15,617,535, Güter aller Art 1,305,684,707, zusammen 1,336,553,074 oder auf den Bahnkilometer 282,188, auf den Zugskilometer 28,9, auf den Achsenkilometer 1,75. Jede Tonne hat im Durchschnitt 73,43 km befahren.

Über den Frachtverkehr der schweizerischen Bahnen im Jahre 1911 gibt folgende Zusammenstellung nähern Aufschluss: Befördert wurden im ganzen 17,645,907 Tonnen, nämlich: Eilgut 200,606, Stückgut: Klasse I: 757,731, Klasse II: 838,056. Wagenladungen: Allgemeine Klassen: A: 325,038, B: 483,496, Spezialtarife: I. a) 274,351, b) 485,975, II. a) 134,824, b) 371,263, III. a) 415,800, b) 1,432,132, Ausnahmetarife 11,926,635.

Von diesen 17,645,907 Tonnen fallen auf die Bundesbahnen 13,453,020 Tonnen, die sich zerlegen wie folgt:

	Tonnen	Tonnen
a) schweizerischer Güterverkehr		6,239,177
b) direkter ausländischer Güterverkehr		
1. italienisch-schweizerischer . . .	463,650	
2. französisch- „ . . .	814,707	
Übertrag	1,278,357	6,239,177

	Tonnen	Tonnen
Übertrag	1,278,357	6,239,177
3. englisch-schweizerischer	761	
4. belgisch- ,, . . .	227,932	
5. niederländisch- ,, . . .	18,452	
6. badisch- ,, . . .	1,183,742	
7. südwestdeutsch- ,, . . .	1,276,462	
8. norddeutsch- ,, . . .	654,210	
9. württembergisch- ,, . . .	123,344	
10. bayerisch- ,, . . .	161,312	
11. sächsich- ,, . . .	24,810	
12. österreich - ungarisch - schweizerischer	408,140	
13. südösterreich-ungarisch-deutscher	1,743	
14. russisch-deutsch - schweizerischer Grenzverkehr	1,498	5,360,763
c) internationaler Transitgüterverkehr:		
1. Italien-England und umgekehrt	3,666	
2. ,, -Belgien ,, ,,	68,660	
3. ,, -Niederlande und ,,	1,802	
4. ,, -Frankreich ,, ,,	47,688	
5. ,, -Deutschland ,, ,,	619,540	
6. Deutschland-Frankreich und umgekehrt.	51,325	
7. Österreich-Ungarn-Frankreich .	59,010	
8. ,, ,, -Belgien . . .	92	
9. ,, ,, -Italien . . .	18,416	
10. ,, ,, -Deutschland.	479	870,678
d) Verschiedene Transporte:		
Militär-, Post- und taxierte Dienstsendungen .		275,935
	Total	12,746,553

Eine Ausscheidung der beförderten Güter nach Warengattungen kann für das Jahr 1911 auch für die Bundesbahnen nicht gegeben werden, da deren statistische Tabellen eine solche leider zum letzten Mal für das Jahr 1904 enthalten. Da diese Ausscheidung von Interesse ist, lassen wir die Angaben

des genannten Jahres folgen. Von der Gesamtzahl der 1904 auf den Bundesbahnen beförderten Güter im Gewicht von 8,781,846 Tonnen fielen auf: Lebens- und Genussmittel, als Getreide, Malz, Hülsenfrüchte, Kleie, Mehl und Müllereifabrikate, Teigwaren, Brot und sonstige Backwaren, Kartoffeln, Feld- und Gartenfrüchte, Gemüse, frisches und gedörrtes Obst, frische und getrocknete Südfrüchte, Fleisch, Fleischwaren, Geflügel, Fische, Wildbret, Käse und Zieger, Butter, Kunstbutter und Schweinefett, Eier, Kaffee und Kaffeesurrogate, raffinierter Zucker, Rohzucker, roher und fabrizierter Tabak, Milch und Rahm, frisch, sterilisiert, konserviert und kondensiert, Wein und gestampfte Weintrauben, Obstmost, Bier, Mineralwasser, Branntwein und Liqueur (ausgeschlossen Sprit),Umzugsgut und Effekten, neuer Hausrat, Bücher, Musikinstrumente Kunstgegenstände u. drgl. 2,185,489 t = 24,89 %; Brennmaterialien, als: Brennholz und Holzkohlen, Torf, Steinkohlen, Braunkohlen, Briketts, Koks 1,968,505 t = 22,62 %; Baumaterialien, als: rohe und bearbeitete Steine, auch Marmor, Steinhauerarbeiten aller Art, gebrannte Steine, Schiefer, Sand und Kies, Asphalt, Zement, gebrannter Kalk, und gemahlener Gips, Zementplatten, Zementröhren, Zementsteine, Zementwaren, Gipsdielen, Schilfbretter, Spreutafeln, Holzwollebretter, Korksteine und Korksteinplatten, Dachpappe, Steinpappe und Teerpappe 1,725,442 t = 19,65 %; Metallindustrie, als: Eisen und Stahl, roh und alt, Eisen- und Stahlabfälle, Erze, Eisen und Stahl, façonniert, neue Schienen und Schwellen samt Zubehör, Bestandteile von Lokomotiven und Wagen, Eisen- und Stahlwaren, Blei und Zink, unedle Metalle als Kupfer Zinn u. dgl., Maschinen und Maschinenteile 765,553 t = 8,72 %; Textilindustrie, als: rohe Baumwolle und Baumwollabfälle, Baumwollgarne, Zwirn inbegriffen, roh, gefärbt und gebleicht, Baumwollgewebe, roh, gefärbt und gebleicht, Baumwollwaren aller Art, auch Broderien und Stickereien, Wolle roh und gewaschen, Wohlabfälle und Kunstwolle, Wollgarne, Wollgewebe und Wollwaren aller Art, Flachs, Hanf aller Art, Jute, Ramie, Chinagras, Rhea, Garne, Gewebe und Waren von Flachs, Hanf u. dgl., Seidenabfälle, Kokons, rohe und gezwirnte Seide,

Schappe, Stoffe und Waren von Seide 241,425 t = 2,75 %; Gerberei, als: Felle und Häute, Rinde und Lohe, andere Gerbstoffe, Leder und Lederwaren, Gerbereiabfälle 61,574 t = 0,70 %; Glas- und Tonfabrikation, als: Fenster- und Tafelglas, Hohlglaswaren, Porzellan- und Tonwaren, Tonröhren 70,308 t = 0,80 %; Papierfabrikation, als: Lumpen, Papierabfälle und altes Papier, Holzstoff, Holzzellstoff (Cellulose), Strohstoff, Papier, Karton und Pappen, Packpapier und Packpappe 134,489 t = 1,53 %; Strohindustrie, als: Strohwaren aller Art 5,193 t = 0,06 %; Holzindustrie, als: mitteleuropäisches Holz (Bau-, Werk- und Nutzholz) in Blöcken, Stämmen und Stangen, mitteleuropäisches Holz, geschnitten als Balken, Bretter, Latten, auch Schwellen, anderes als mitteleuropäisches Holz, Parquetteriewaren und grobe Bauschreinerarbeiten, grobe Holzwaren, übrige nicht genannte Holzwaren 604,631 t = 6,88 %; Hülfsstoffe für Landwirtschaft und Industrie, als: Erden aller Art, Farberden, Farbhölzer in Blöcken und Stücken oder gemahlen, Sumach, Farben aller Art, Salzsäure, Schwefelsäure, andere ätzende Säuren ausschliesslich flüssige Phosphorsäure in Fässern, Sprit, Soda und Sodalauge, Pottasche, Salz (Chlornatrium), nicht besonders genannte Salze anderer Art, Schwefel, Stärke und Stärkemehl, Stärkezucker und Stärkesirup, nicht essbare Fette, Fettwaren, Seifen und Kerzen, Teer und Pech, Harze, Brauerharz und Kolophonium, schwere Mineralöle, andere Mineralöle wie Petroleum, Naphta, Benzin, Ligroin usw., vegetabilische Öle, Tierhaare aller Art, Seegras, Waldgras, Alpengras, Alpha, Espartogras, Cichorienwurzeln, Samen und Sämereien aller Art, ausschliesslich Getreide, Heu und Stroh, Torfstreu, Ölkuchen und Kraftfuttermittel aller Art, Rohmaterialien zur Düngerfabrikation und Düngemittel, Eis 781,452 t = 8,90 % Hülfsmittel zum Transport, als: Eisenbahnfahrzeuge, auf eigenen Rädern laufend, andere Fahrzeuge, leere Gebinde und Emballagen 151,632 t = 1,75 %; ausserdem nicht rubrizierte Waren in Einzelsendungen und Wagenladungen 68,153 t = 0,77 %.

Weitere Einzelangaben finden sich in der schweizerischen Eisenbahnstatistik und in den statistischen Tabellen der schweizerischen Bundesbahnen.

Wie den mitgeteilten Verkehrsziffern zu entnehmen ist, gehört ungefähr die Hälfte der beförderten Transportmengen nicht dem inneren schweizerischen Verkehr, sondern dem Verkehre der Schweiz mit dem Ausland und dem internationalen Durchgangsverkehr durch die Schweiz an. Es war daher eine wichtige Aufgabe der schweizerischen Eisenbahnpolitik, die Verkehrsbeziehungen zum Auslande richtig zu gestalten. Dieser Zweck wurde erreicht durch einen sachgemässen Ausbau der Tarifverbände.

Für die Bedürfnisse des Verkehres genügt es nicht, dass der Güterverkehr von einem Land in das andere mit einem direkten Frachtbrief vermittelt werden kann, der von der Versandstation in dem einen Land bis zur Ablieferungsstation im andern Gültigkeit hat, und dass eine Verzögerung des Transportes an der Grenze durch Umlad vermieden wird durch die Verträge der Bahnverwaltungen über direkten Durchlauf der Güterwagen; es sind auch Vereinbarungen zu treffen über die Erstellung direkter Tarife, über die Verkehrsleitung und über die Verteilung und Verrechnung der Transporteinnahmen. Wo zwischen verschiedenen Transportwegen Wettbewerb bestand, suchten sich die Bahnverwaltungen gleichzeitig über die Konkurrenz billig zu verständigen, um einen sie schädigenden Kampf zu vermeiden. Aus kleinen Anfängen herauswachsend und ursprünglich nur die Nachbarbahnen einschliessend, haben diese Verbände immer grössere Gebiete erfasst und bilden nun festgeschlossene weitgreifende Organisationen. Diese bezwecken die Förderung der direkten Verkehrsbeziehungen und regeln die Verteilung des zu erwartenden Güterverkehrs und der aus demselben sich ergebenden Frachteinnahmen unter die als transportberechtigt erklärten Wege. Diese Verteilung schliesst die Konkurrenzaufnahme gegenüber der vereinbarten Verteilung aus und schützt damit gegen Taxunterbietungen, die eine Folge des Tarifkampfes wären. Die auf Grund der getroffenen Vereinbarungen erstellten Tarife gewähren aber nicht nur den Bahnen Sicherheit, sie dienen ebensowohl dem Transportgeber, der für längere Zeit auf zuverlässige gleichbleibende Taxen

rechnen kann. Die vereinbarten Normaltaxen bieten auch eine sichere Grundlage für die Gewährung von Taxermässigungen zur Hebung des Verkehrs.

Die Verkehrsteilung findet ihren Ausdruck entweder in der Zuweisung bestimmter Transporte während eines bestimmten Zeitraumes (Naturalteilung) oder in der Zuweisung einer Quote des aus dem gesamten Verkehr des Verbandes sich ergebenden Reingewinnes. Dieser wird so ermittelt, dass von den Bruttoeinnahmen eine zum voraus vereinbarte Transportentschädigung (Traktionsgebühr) abgezogen wird, die der Bahnverwaltung zufällt, die den Transport wirklich ausführt. Bei den Verhandlungen über die Verkehrsteilung wird abgestellt auf die Leistungsfähigkeit der konkurrierenden Verkehrswege. Diese kann nicht ausschliesslich nach der kilometrischen Länge bemessen werden. Letztere kann allein massgebend sein, wo die Beschaffenheit der Linien annähernd die gleiche ist; sie bietet aber einen unrichtigen Massstab, wenn die eine Route wesentlich ungünstigere Steigungsverhältnisse oder andere Erschwerungen für den Betrieb bietet. Ein Basistunnel mit 10‰ Steigung ist z. B. einer gleich langen Strecke mit 26‰ Steigung an Konkurrenzkraft wesentlich überlegen und wird sich bessere Berücksichtigung im Wettbewerb erkämpfen können. Eine durch eine Seestrecke mit Trajektbetrieb unterbrochene Route ist ungünstiger als eine ununterbrochene Eisenbahnverbindung. Es fällt aber auch in Betracht, über welche Transportmengen eine Verkehr zubringende Bahn im Verhältnis zu einer andern verfügt. Die Abwägung aller in Betracht fallenden Faktoren wird zuweilen ergeben, dass die vermeintlich den Ausschlag gebende kürzere Linie für die Konkurrenzaufnahme weniger günstig dasteht. Selbstverständlich ist, dass jede Bahn die Route bevorzugt und in den Vordergrund zu schieben sucht, die ihr die längere Transportstrecke sichert. Da alle diese Momente berücksichtigt und gegeneinander abgewogen werden müssen, fehlt eine bestimmte Formel, die als die allein richtige bezeichnet werden könnte. Die möglichst billige Ausgleichung der widersprechenden Interessen ist das angestrebte Ziel, das die bestehenden Verkehrsverbände erreichen wollen.

	PERSONENVERKEHR			GÜTERVERKEHR		
		Auf den Bahnkm.	Auf den Personenkilometer	Gepäck	Tiere	Güter aller Art
	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
Normalspurbahnen	86,329,781	—	—	8,554,082	3,612,747	105,807,979
Schmalspurbahnen	11,697,050	—	—	1,031,369	210,108	5,861,121
Zahnradbahnen .	3,771,287	—	—	83,815	3,414	311,294
Zusammen	101,798,118	21,493	4,18	9,669,266	3,826,269	111,980,394
1910	96,074,346	20,620	4,15	9,077,002	4,020,704	103,887,109
1900	59,882,700	15,516	4,83	5,068,461	2,512,583	67,448,159
1890	36,988,852	11,612	5,27	2,884,852	2,001,736	46,151,782
1880	23,580,719	9,190	5,27	1,702,780	1,044,712	28,959,255
1870	*14,559,437	10,716	4,99	1,000,120	655,097	15,223,768

* Mit Inbegriff des Gepäcks.

Solche Tarifverbände bestehen in allen oben erwähnten Verkehren mit dem Ausland. Ein Verbandsstatut enthält jeweilen die wichtigsten grundsätzlichen Bestimmungen über die Organisation, die Verkehrsleitung, die Verkehrsteilung und die Abrechnung. In jährlich zusammentretenden Konferenzen werden die laufenden Geschäfte behandelt und die zur Hebung des betreffenden Verkehrs erforderlichen Massnahmen, Erstellung direkter Tarife, Einführung von Ermässigungen und dergl., besprochen. Besondere Vereinbarungen bestehen über die Haftbarkeit in Schadensfällen und über Ersatzansprüche wegen Überschreitung der Lieferfrist, worüber später besonders zu berichten ist.

Der für die Schweiz wichtigste Tarifverband ist der für den deutsch-italienischen Verkehr, der die grössern Bahnverwaltungen Deutschlands, Österreich-Ungarns, Italiens, der Niederlande, Belgiens und der Schweiz umfasst und die Verkehrsbeziehungen über den Gotthard, den Simplon, den Brenner und über Pontebba regelt und damit eine grosse Eisenbahngemeinschaft Mittel-Europas darstellt. Ein bedeutendes Verkehrsgebiet umfasst auch der österreich-ungarisch-schweizerisch-französische Verband, zur

TOTAL			Transporteinnahmen		Versch. Einnahmen		Gesamteinnahmen	
	Auf den Bahnkm.	Auf den Tonnenkilometer		Auf den Bahnkm.		Auf den Bahnkm.		Auf den Bahnkm.
Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
117,874,908	—	—	205,304,689	—	8,888,168	—	214,492,857	—
7,202,508	—	—	17,799,561	—	462,260	—	17,761,801	—
398,513	—	—	4,169,797	—	480,626	—	4,850,443	—
125,475,929	26,492	9,39	227,274,047	47,985	9,831,054	2,075	237,105,101	50,060
116,984,815	25,107	9,37	213,059,161	45,727	9,378,512	2,013	222,437,673	47,740
75,029,203	19,440	9,31	134,911,903	34,956	7,187,120	1,862	142,099,023	36,818
51,038,370	16,023	9,11	88,027,222	27,636	4,767,967	1,497	92,795,189	29,133
31,706,747	12,356	10,73	55,287,466	21,456	4,732,905	1,844	60,020,371	23,391
15,878,665*	11,688	10,71	30,438,302	22,404	2,525,197	1,859	32,963,499	24,263

* Ohne Gepäck.

Regelung des Verkehrs aus dem Osten nach Frankreich, an dem auch die süddeutschen Bahnen beteiligt sind.

Wie die genannten Verbände die Beziehungen des Güterverkehrs ordnen, bestehen auch besondere Verbände für Einrichtungen des Personenverkehrs, um die Erstellung direkter Fahrscheine nach dem Ausland zu ermöglichen. Zu erwähnen sind neben den gewöhnlichen Fahrkarten und den Hin- und Rückfahrkarten die Rundreisebillette und die zusammenstellbaren Fahrscheinhefte. Wichtig für den Reisenden ist die wahlweise Benützung mehrerer konkurrierender Reisewege; über die Verteilung der betreffenden Einnahmen bestehen unter den Bahnen besondere Abmachungen. Diese Einrichtungen sind in fortwährender Entwicklung und Ausdehnung begriffen und werden bald alle europäischen Bahnen umfassen. Auch in diesen Verbänden finden jährliche Konferenzen zur Behandlung der laufenden Geschäfte statt.

3. Betriebseinnahmen.

Die Beförderung der genannten Personenzahl und der aufgeführten Gütermengen ergab im Jahre 1911 die oben in der Tabelle Seiten 46 und 47 mitgeteilten Einnahmen.

III. Betrieb.

1. Zugsverkehr.

Der Beförderung des Personen- und Güterverkehrs dienen eine Reihe von Zügen, die das durch Gesetz oder Konzession vorgeschriebene Maximum weit überschreiten. Neben den Personenzügen, die an allen Stationen anhalten, hat sich die Zahl der für den Durchgangsverkehr bestimmten Schnellzüge stetig vermehrt und die sogenannten Expresszüge, die nur I. und II. Klasse führen, passen sich den Bedürfnissen des internationalen Verkehrs an, indem sie zur Erzielung einer grössern Schnelligkeit nur Hauptpunkte des Verkehrs berühren. Besondere Luxuszüge genügen den gesteigerten Ansprüchen des internationalen Fremdenverkehrs. Alle andern Züge führen drei Wagenklassen; das System der Personenwagen ist das sogenannte amerikanische, das im Gegensatz zu den Wagen mit von der Seite zugänglichen Abteilungen den Durchgang durch den ganzen Wagen mit Eingang auf Treppen vorne und hinten am Wagen gestattet. Für den durchgehenden Verkehr zirkulieren auch Personenwagen ausländischer Verwaltungen, die mit ihren Seitengängen die Vorteile beider Systeme vereinigen; im Austausche gehen schweizerische Personenwagen ins Ausland. Das neuere schweizerische Wagenmaterial entspricht allen Anforderungen für die Bequemlichkeit der Reisenden. In den durchgehenden Zügen verkehren die Schlafwagen der internationalen Schlafwagengesellschaft. Viele Züge sind mit Speisewagen versehen, die die Unterdrückung der Mittagshalte auf den Bahnhöfen und damit eine Verkürzung der Fahrzeit ermöglichen. Die Speisewagen werden zum Teil von einer schweizerischen, zum Teil von einer internationalen Gesellschaft gestellt. Die Maximalgeschwindigkeit der Züge ist durch die Aufsichtsbehörde auf Grund der Leistungsfähigkeit des Rollmaterials und der Bahnanlage festgesetzt; die stetige Verbesserung der Einrichtungen hat eine Steigerung der Schnelligkeit gestattet.

Die Schmalspurbahnen, insbesondere die elektrischen, mit trambahnartigem Betrieb führen nur eine Klasse, haben aber besondere Abteilungen für Raucher und Nichtraucher. Diese Trennung ist allgemein durchgeführt, während besondere Damencoupés nicht vorhanden sind.

Im Lokalverkehr werden einzelnen Güterzügen Personenwagen mitgegeben, was ohne wesentliche Kostenvermehrung eine reichlichere Bedienung der Zwischenstationen ermöglicht.

Die Güterzüge werden nach Bedarf ausgeführt; der Fahrplan sieht daher ausser der regelmässig verkehrenden Minimalzahl die sogenannten Fakultativzüge vor, deren Gang zum voraus festgelegt ist, die aber nur laufen, wenn es der Verkehr verlangt. Ausser den eigenen Güterwagen verwenden die schweizerischen Bahnen im direkten Verkehr mit dem Ausland und im internationalen Durchgangsverkehr Güterwagen ausländischer Verwaltungen, da es sowohl zur raschen Abwicklung des Verkehrs als auch zur Vermeidung grosser unwirtschaftlicher Ausgaben notwendig ist, den Warenumlad auf den Grenzbahnhöfen möglichst zu vermeiden. Zur Ermöglichung des ungehinderten Wagenüberganges bestehen internationale Vereinbarungen, die die Formalitäten des Überganges, die zu entrichtenden Wagenmieten und die Verantwortlichkeit für Materialbeschädigungen genau regeln.

Im Jahre 1911 haben die Züge an Kilometern zurückgelegt:

	Personenzüge und gemischte Züge	Güterzüge	Zusammen	Tägl. Züge über die ganze Bahn	Zugskilomtr. auf den Bahnkilometer
Normalspurbahnen	29,768,978	9,216,618	38,985,396	—	—
Schmalspurbahnen	6,671,773	312,735	6,994,568	—	—
Zahnradbahnen .	342,188	13,391	345,719	—	—
Zusammen	36,782,939	9,542,744	46,325,683	26,80	9781
1910	35,703,085	9 074,806	44,777,891	26,33	9610
1900	23,032,062	6,441,478	29,473,540	20,92	7637
1890	15,279,553	3,802,486	19,082,039	16,41	5991
1880	?	?	10,896,051	?	4314
1870	?	?	?	?	4825

	Allgemeine Verwaltung	Unterhalt und Aufsicht der Bahn	Expeditions- und Zugsdienst	Fahrdienst
	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
Normalspurbahnen . .	4,482,028	21,193,295	43,510,463	52,677,342
Schmalspurbahnen . .	736,864	2,518,735	2,328,610	4,865,905
Zahnradbahnen . . .	192,869	318,999	363.326	898,500
Total	5,411,761	24,031,029	46,202,399	58,441,747
Davon Personalausgaben	4,620,052	7,699,022	42,312,776	19,271,076
1910	5,255,245	23,082,312	43,247,033	55,285,745
1900	3,719,878	14,046,080	23,104,627	32,251,277
1890	2,697,783	11,145,422	13,735,013	17,001,666
1880	1,754,913	7,988,903	8,727,264	9,407,999
1870	—	—	—	—

Die Zahl der Bahnhöfe und Stationen für Personen- und Güterverkehr war 1189,5, dazu für Personenverkehr allein 261 und für Güterverkehr allein 9. Davon waren mit Stationsgebäuden ausgerüstet 1292,5, mit Güterschuppen 1074, mit Verladekranen 405, mit Brückenwagen 681 und mit Zentralweichenstellung 444. Die grosse Verkehrsentwicklung hat den Umbau aller Bahnhofanlagen veranlasst; diese Umbauten sind noch nicht abgeschlossen; sie werden noch bedeutende Aufwendungen notwendig machen.

2. Betriebsausgaben.

Der Betrieb der schweizerischen Bahnen erforderte 1911 einen Kostenaufwand von rund 151 Millionen Franken. Die Verteilung dieser Ausgaben auf die verschiedenen Ausgaberubriken ist der Zusammenstellung in obiger Tabelle zu entnehmen.

3. Eisenbahnunfälle.

Über alle Unfälle beim Eisenbahnbetrieb wird gemäss den von der Aufsichtsbehörde erlassenen Vorschriften eine genaue

Reine Betriebskosten		Verschied. Ausgaben		Gesamtausgaben		Prozent der Gesamteinnahmen
	Auf den Kilometer		Auf den Kilometer		Auf den Kilometer	
Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
121,864,028	—	15,090,929	—	136,954,757	—	—
10,449,214	—	1,188,175	—	11,565,579	—	—
1,773,694	—	519,437	—	2,365,141	—	—
134,086,936	28,310	16,798,541	3547	150,885,477	31,857	63,64
73.902,906 = 55,15 % der reinen Betriebskosten und 48,91 % der Gesamtausgaben						
126,870,335	27,229	13,700,086	2940	140,570,421	30,169	63,20
73,121,862	18,946	10,450,938	2708	83,572,800	21,654	58,81
44,579,884	13,996	6,486,370	2036	51,066,254	16,032	55,03
27,879,079	10,865	3,618,124	1410	31,497,203	12,275	52,48
—	—	—	—	16,585,942*	12,208	53,05

* Ausscheidung nach Rubriken nur unvollständig bekannt, wird daher weggelassen.

Kontrolle geführt. Die Zahl der Unfälle betrug 1911 bei den Normalspurbahnen 1583, bei den Schmalspurbahnen 171 und bei den Zahnradbahnen 8, zusammen 1762.

Bei diesen Unfällen wurden

getötet:			
Reisende	12	0,10 auf 1 Million	0,05 auf 10 Mill. Personenkm.
Bahnangestellte . .	31	0,05 auf 100,000 Lokomotivkm.	0,03 auf 1 Million Achsenkm.
Drittpersonen . . .	29	0,61 auf den Bahnkm.	—
verletzt:			
Reisende	61	0,52 auf 1 Million	0,25 auf 10 Mill. Personenkm.
Bahnangestellte . .	1461	2,53 auf 100,000 Lokomotivkm.	1,19 auf 1 Million Achsenkm.
Drittpersonen . . .	62	1,31 auf den Bahnkm.	—

		Getötete	Verletzte	Total
Gesamtzahl:	1911:	72	1584	1656
	1910:	71	1475	1546
	1900:	55	791	846
	1890:	49	383	432
	1880:	41	78	119

Im Verhältnis zur Zunahme des Verkehrs und der betriebenen Linien ist eine Verminderung der Unfälle festzustellen. Die grosse Zahl der Verletzungen wird dadurch erklärt, dass auch die unbedeutenden Fälle aufgezählt werden, sobald sie eine Arbeitsunfähigkeit von mehr als sechs Tagen veranlassen. Zur verhältnismässigen Verminderung der Betriebsunfälle haben namentlich beigetragen die Verbesserung der Sicherungsanlagen (Zentralweichenstellungen, Weichenverriegelungen und dergl.), die Unterdrückung vieler Übergänge in Schienenhöhe, die Verbesserung der Beleuchtung in den Bahnhöfen und grösseren Stationen, insbesondere auch in den Güter- und Rangierbahnhöfen, die Vermehrung der Zahl der Bremshütten auf Güterwagen, die Anbringung von Schutzvorrichtungen an den Türen der Personen-, Gepäck- und Güterwagen.

IV. Finanzielle Ergebnisse.

Für die Beurteilung der finanziellen Lage der Bahnunternehmungen fallen nicht nur die Betriebsergebnisse in Betracht, die ihren Ausdruck im Überschuss der gesamten Betriebseinnahmen über die gesamten Betriebsausgaben finden. Dieser Posten ist allerdings der wichtigste, daneben sind aber bei den Einnahmen zu berücksichtigen: der Ertrag verpachteter Linien, der Ertrag von allfällig vorhandenen Kapitalien und Kursgewinne, Zinsen und Lasten des Baukontos während des Baues neuer Linien oder grösserer Objekte (Bahnhofumbauten und dergleichen), der Ertrag von Nebengeschäften, wie Dampfbootunternehmungen, Lagerhäuser und dergl., Betriebssubventionen von Dritten (Kantonen, Gemeinden oder andern Bahngesellschaften) und Zuschüsse aus Spezialfonds, unter denen besonders zu erwähnen sind: Erneuerungsfonds, Reservefonds und Amortisationsfonds. Der Stand des Erneuerungsfonds soll laut gesetzlicher Vorschrift dem durch Abnutzung entstandenen Minderwert der Bahnanlagen entsprechen. Die Höhe der Einlagen ist durch besondere Verhandlungen mit dem eidgenössischen Eisenbahndepartement festgesetzt worden. Unter den Ausgaben der Gewinn- und Verlustrechnung erscheinen: Entschädigung für verpachtete Linien, Verzinsung der konsolidierten Anleihen und der schwebenden Schulden, Einlagen in die Spezialfonds, Abschreibungen und Kapitalamortisationen.

Die Gewinn- und Verlustrechnungen der schweizerischen Bahnen für 1911 zeigen folgenden Abschluss (siehe umstehende Tabelle).

Der Umstand, dass laut dieser Zusammenstellung auf ein Gesamtkapital von 1,757,978,192 Fr. nur 3,661,735 Fr. Dividende verteilt worden sind, könnte zu ganz unrichtigen Schlüssen über die Rentabilität der schweizerischen Bahnen verleiten. Es ist zu beachten, dass das dividendenberechtigte Aktien-

	Normalspurbahnen	Schmalspurbahnen	Zahnradbahnen	Total
Einnahmen:	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
Aktivsaldo vom Vorjahr . .	379,675	187,764	51,280	618,719
Überschuss der Betriebs-Einnahmen	76,248,555	7,682,598	2,298,437	86,229,590
Ertrag verpachteter Linien .	30,000	—	—	30,000
Ertrag von Kapitalien und Kursgewinne	5,274,775	411,195	83,702	5,769,672
Zinse zu Lasten des Baukonto	1,403,244	290,719	219,577	1,913,540
Ertrag von Nebengeschäften	224,230	441,847	106,783	772,860
Betriebssubventionen . . .	66,000	17,445	—	83,445
Zuschüsse aus Erneuerungsfonds.	7,882,363	391,677	112,344	8,386,384
Zuschüsse aus Reservefonds	28,242	2,023	—	30,265
Zuschüsse aus Amortisationsfonds.	10,500	5,000	—	15,500
Zuschüsse aus andern Fonds	181,541	270,530	50,000	502,071
Aus sonstigen Quellen . .	226,430	139,282	11,563	377,275
Passivsaldovortrag	2,629,035	3,127,673	163,456	5,920,164
Total .	94,584,590	12,967,753	3,097,142	110,649,485
Ausgaben:				
Passivsaldo vom Vorjahr .	4,030,826	2,706,387	139,517	6,876,730
Entschädigungen für gepachtete Linien	30,000	—	—	30,000
Verzinsung der konsolidierten Anleihen	50,400,485	3,540,493	1,030,130	54,971,108
Verzinsung der schwebenden Schulden, Geldbeschaffungskosten, Kursverluste und Provisionen . . .	7,998,680	892,425	212,003	9,103,108
Einlagen in Erneuerungsfonds	9,902,764	1,114,802	200,193	11,217,759
Einlagen in Reservefonds .	120,794	296,793	28,000	445,587
Einlagen in Amortisationsfonds.	11,000	50,999	—	61,999
Einlagen in andere Fonds .	1,298,797	1,112,766	120,487	2,532,050
Abschreibungen	3,933,224	652,225	188,094	4,773,543
Kapitalamortisation. . . .	8,111,480	163,109	—	8,274,589
Dividenden	1,029,824	1,634,511	996,400	3,660,735
Verwendungen zu verschiedenen Zwecken	2,661,898	498,488	117,733	3,278,119
Aktivsaldovortrag . . .	5,060,208	299,365	64,585	5,424,158
Total .	94,589,980	12,962,363	3,097,142	110,649,485

kapital nur 166,839,727 Fr. im I. Rang und 37,438,204 Fr. im II. Rang, zusammen 194,277,951 Fr. betragen hat, wozu noch 15,002,202 Fr. dividendenberechtigtes Dotationskapital kommt. Auf das in den Bundesbahnen investierte Kapital im Betrage von 1,367,756,049 Fr. werden überhaupt keine Dividenden ausgerichtet. Gemäss den Bestimmungen des Rückkaufsgesetzes ist aus dem Betriebsüberschuss vorerst der Rückkaufspreis zu verzinsen, der durch die Übernahme und Emission konsolidierter Anleihen gedeckt worden ist; auf gleichem Wege werden die Geldmittel für Erweiterung und Verbesserung des Bahnnetzes und für Ergänzung des Rollmaterials aufgebracht. Von den für Verzinsung der konsolidierten Anleihen verwendeten 54,971,108 Fr. fallen daher auf die Bundesbahnen allein 48,171,208 Fr. Die ersten Finanzoperationen für Beschaffung der Anleihen der Bundesbahnen sind zu sehr günstigen Bedingungen ausgeführt worden; dabei waren in erster Linie Bundesrat Hauser, Chef des eidgenössischen Finanzdepartementes, und Generaldirektor Dubois tätig. Sodann ist aus dem Reinertrag der Bundesbahnen die gesetzliche Amortisation zu bestreiten, die ermöglicht, dass innerhalb der Frist von sechzig Jahren das gesamte Aktienkapital der zurückgekauften Bahnen, ausgenommen 70 Prozent des Wertes des Rollmaterials und die Materialvorräte, vollständig getilgt wird, in der Meinung, dass für die jährlich erfolgende Vermehrung des Anlagekapitals je eine neue Amortisationsperiode von sechzig Jahren beginnt. Von der Kapitalamortisation von 8,274,589 Fr. trifft es auf die Bundesbahnen 8,078,980 Fr. Ferner geht vom Reinertrag der Überschuss der Einlagen in den Erneuerungsfonds über die Entnahmen aus demselben ab und wird in den Fonds eingelegt; diese Summe beträgt für die Bundesbahnen 1,589,933 Fr. Wenn über diese Rücklagen hinaus ein weiterer Überschuss verbleibt, sind von demselben 20% in einen von den übrigen Aktiven der Bundesbahnen gesondert zu verwaltenden Reservefonds zu legen, bis derselbe mit Hinzurechnung der Verzinsung fünfzig Millionen Franken erreicht haben wird. Die übrigen 80% sind im Interesse der Bundesbahnen zur Hebung und Erleichterung des Ver-

kehrs, insbesondere zur Herabsetzung der Personen- und Gütertarife und zur Erweiterung des schweizerischen Eisenbahnnetzes, vorzugsweise desjenigen der Nebenbahnen, zu verwenden. Reichen die ordentlichen Einnahmen mit Inbegriff der nicht verwendeten Gewinnsaldovorträge zur Deckung der Betriebsausgaben, zur Verzinsung des Anlagekapitals und zur Amortisation nicht aus, so ist ein entsprechender Betrag dem Reservefonds zu entnehmen. Diese ihrem Wortlaut nach gar nicht ausführbare Bestimmung über Verwendung des Reinertrages ist bisher nicht angewendet worden, da keine bedeutenden Überschüsse vorhanden waren. Dagegen erreichen die bisher von den Bundesbahnen gemachten Rücklagen für Amortisationen, für Speisung des Erneuerungsfonds und für andere Abschreibungen ganz beträchtliche Beträge. Verwendet wurden zu:

	Gesetzliche Amortisation	Mehreinlagen in den Erneuerungsfonds	Zusammen
1902 . . .	—	1,987,713	
1903 . . .	4,307,336	2,112,293	
1904 . . .	4,529,393	1,339,576	
1905 . . .	4,814,446	1,763,790	
1906 . . .	5,103,721	162,413	
1907 . . .	5.405,449	1.622 678	
1908 . . .	4 549,755	741,809	
1909 . . .	6,486,698	2,279,586	
1910 . . .	6,779,181	2,101,195	
1911 . . .	8,078,980	1,589,933	
	50,054,959	15,700,986	65,755,945

Dazu kommen: für andere Abschreibungen 1902/11:		
Abschreibung untergegangener Anlagen	5,822,865	
Tilgung von Kursverlusten und Emissionskosten der Anleihen	6,171,759	11,994,625
Total der Rücklagen		77,750,570

Da in den Erneuerungsfonds der Bundesbahnen auch die Erneuerungsfonds der verstaatlichten Bahnen im Betrage von 59,065,997 Fr. eingelegt worden sind, hat derselbe Ende 1911 die Höhe von 74,766,984 Fr. erreicht.

Der über die genannten Rücklagen hinaus verbleibende Überschuss wurde als Aktivsaldo auf das nächste Jahr übertragen, wenn ein solcher vorhanden war; das war nicht der Fall in den Jahren 1908, 1909 und 1910, die zufolge eines Stillstandes in den Einnahmen und einer allzugrossen Ausgabenvermehrung einen Ausfall erzeigten, allerdings nur nach Deckung der genannten Einlagen, Amortisationen und Abschreibungen. Der Überschuss der Gewinn- und Verlustrechnung war nämlich:

1902 . .	4,422,420	1907 . .	2,854,207
1903 . .	1,030,682	1908 . .	— 2,854,074
1904 . .	60,735	1909 . .	— 9,484,374
1905 . .	651,734	1910 . .	— 1,535,616
1906 . .	4,828,524	1911 . .	5,575,268

Der Reinertrag der Privatbahnen war ein sehr ungleicher. Es ist übrigens zu beachten, dass die weit überwiegende Zahl der Nebenbahnen nicht von privaten Aktionären mit Erwartung eines direkten Dividendengewinnes gegründet worden ist. Sie sind entstanden unter wesentlicher Beteiligung der Kantone und Gemeinden an der Aktienzeichnung mit Rücksicht auf die grossen indirekten Vorteile, die von ihnen mit Grund für die Entwicklung von Handel und Industrie, von Gewerbe und Landwirtschaft der von der Bahn berührten Gegend erwartet wurden. Der volkswirtschaftliche Gewinn auch derjenigen Nebenbahnen ist ein grosser, die Ausfälle ergeben haben.

Die Mitteilung des Gesamtertrages der privaten Bahnunternehmungen (eine Dividende von 1,92% auf die Aktien I. Ranges und eine solche von 0,34% auf die II. Ranges) hat geringen Wert; die Rendite der einzelnen Bahnen ist zu verfolgen und für das Jahr 1911 ist hervorzuheben, dass einen Reinertrag zu verzeichnen haben:

Normalspurbahnen: Bulle—Romont und Orbe—Chavornay 6%, Emmentalbahn, Langenthal—Huttwil und Oensingen—Balsthal 4,5%, Spiez—Frutigen 4%, Spiez—Erlenbach 3,75%, Thunerseebahn 3% und Burgdorf—Thun 2%.

Schmalspurbahnen: Aigle—Leysin 8%, Visp—Zermatt 7%, Stansstad —Engelberg, Berner Oberlandbahnen mit Schynige-Platte-Bahn und Grütschalp—Mürren 6%, Bex—Villars—Chesières und Waldenburgerbahn 5%, Genf—Veyrier 4,5%, Birsigtalbahn 4%, Rhätische Bahn und Yverdon—St. Croix 3,5%, Lausanne—Echallens 3,2%, Montreux—Berneroberland und elektrische Bahnen von Vevey 3%, Aarau—Schöftland 2% und Lugano—Tesserete 1,5%.

Zahnradbahnen: Rigibahn 10%, Glion—Rochers de Naye 8%, Wengernalpbahn 7%, Pilatusbahn 6%, Jungfraubahn 5,44%, Gornergratbahn 5% und Rorschach—Heiden 4,5%.

Die Aktionäre der andern Privatbahnen haben keine Dividende erhalten. Die Betriebsausgaben waren grösser als die Betriebseinnahmen bei: Wald—Rüti, Ramsey—Sumiswald—Huttwil, Martigny—Orsières, Mittel-Thurgau-Bahn, Saignélégier—Glovelier, Allaman—Aubonne—Gimel, Altstätten—Gais, Clarens—Chailly—Blonay, Ponts — Sagne — Chaux-de-Fonds, Uster—Oetwil und Brienz—Rothhornbahn.

Die Bilanzen der schweizerischen Eisenbahnen erzeigen auf Ende 1911 folgendes Bild (siehe umstehende Tabelle).

Die einzelnen Posten der Bilanz bedürfen keiner besondern Erläuterung; das Erforderliche ist oben bereits gesagt. Zu bemerken ist nur, dass laut Weisung der Aufsichtsbehörde als Netto-Baukosten der im Betriebe befindlichen Linien nur die Ausgaben für vollendete und schon abgerechnete Linien und einzelne Bauobjekte gebucht werden dürfen; Ausgaben für noch nicht vollendete Bauten werden getrennt aufgeführt. Der Überschuss des Rückkaufspreises für die verstaatlichten Bahnen über die Aktiven der Bahngesellschaften bezieht sich nur auf die Bundesbahnen; bei den Bahnen, die auf Grund des kapitalisierten Reinertrages zurückgekauft werden mussten, war der Kaufpreis höher als das in der Bilanz der zurückgekauften Bahngesellschaften aufgeführte Anlagekapital (vergl. Abschnitt IX,

	Normalspurbahnen	Schmalspurbahnen	Zahnradbahnen	Total
	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
Aktiven.				
Noch nicht einbezahlte Kapitalien	36,211,230	4,133,811	—	40,345,041
Verwendete Kapitalien:				
Netto-Baukosten der im Betrieb stehend. Linien	1,435,141,379	186,076,904	43,042,383	1,664,260,666
Verwendungen auf im Bau befindliche Objekte	152,867,444	16,617,702	5,164,528	174,649,674
Überschuss des Rückkaufspreises d. verstaatlichten Bahnen über die Aktiven der Gesellschaften . .	113,917,356	—	—	113,917,356
Zu amortisierende Verwendungen	36,138,461	2,230,181	696,931	39,155,573
Verwendungen auf Nebengeschäfte	3,473,903	7,026,329	3,493,465	13,993,697
Verfügbare Mittel:				
Kassenbestände, Wertschriften u. Guthaben	164,864,226	9,788,263	3,165,600	177,818,089
Liegenschaften und Materialvorräte	43,085,475	3,904,589	564,960	47,555,024
Passivsaldo der Gewinn- und Verlustrechnung .	1,629,035	4,127,673	163,456	5,920,164
Total	1,987,328,509	233,995,452	56,291,323	2,277,615,284
Passiven.				
Anlagekapital:				
Aktien	152,118,550	105,065,420	23,080,000	280,263,970
Konsolidierte Anleihen .	1,585,060,327	91,031,862	24,189,597	1,700,281,786
Dotationskapital der Kantone, Gemeinden oder Privaten	13,722,629	1,608,203	—	15,330,832
Rückzahlbare Subventionen	1,262,000	1,252,000	—	2,514,000
Amortisiertes Kapital . .	50,396,798	1,230,430	54,000	51,681,228
Schwebende Schulden . .	93,479,625	18,756,437	4,850,982	117,087,044
Spezialfonds:				
Erneuerungsfonds . .	79,689,844	6,828,596	2,007,398	88,525,838
Reservefonds	949,924	1,723,973	1,031,417	3,705,314
Amortisationsfonds . .	86,451	235,942	—	322,393
Andere Fonds	6,502,104	4,962,273	1,013,344	12,478,721
Aktivsaldo der Gewinn- und Verlustrechnung . . .	5,060,208	299,365	64,585	5,424,158
Total	1,988,328,460	232,995,501	56,291,323	2,277,615,284

Seite 198/209 des I. Teiles). Die zu amortisierenden Verwendungen betreffen in der Hauptsache Kursverluste und zufolge baulicher Veränderungen untergegangene Objekte, die nach und nach aus den Betriebsergebnissen abgeschrieben werden.

Bezüglich der Passiven ist über das Verhältnis zwischen Aktien und konsolidierten Anleihen oben gesprochen. Der Zinsfuss für die Anleihen ist ein sehr verschiedener, je nach der finanziellen Lage der Schuldner und dem Zeitpunkte, in dem die Anleihen aufgenommen wurden, da auch für die Bahngesellschaften die allgemeinen Bedingungen des Geldmarktes massgebend sind. In der Bilanz sind nicht aufgeführt die nicht zurückzahlbaren Subventionen (so z. B. die Gotthardsubvention von 119 Millionen), da diese keine die Gesellschaften belastenden Passiven sind. Ebensowenig erscheinen unter den Passiven die versicherungstechnischen Defizite der Pensionskassen; diese stellen die auf Schätzung beruhende Differenz dar zwischen den voraussichtlichen Einnahmen der Kassen und der ihnen obliegenden Leistungen. Diese Defizite erreichen einen hohen Betrag, da die den frühern versicherungstechnischen Berechnungen zu grunde liegenden Erfahrungstatsachen durch die wirklichen Erscheinungen der spätern Jahre überholt worden sind; ein Verschwinden dieser Defizite ist aber jederzeit erreichbar durch eine Statutenänderung, die Einlagen und Leistungen in versicherungstechnische Übereinstimmung bringt, oder durch ausserordentliche Zuschüsse. Die Bildung ausreichender Erneuerungsfonds ist durch das Rechnungsgesetz gefordert; für die Anlage von Reservefonds, Amortisationsfonds und dergl. haben die Bahngesellschaften freie Hand und sind deren Statuten massgebend. Mit der Anlage solcher freiwilliger Amortisationsfonds ist nicht zu verwechseln die für die Bundesbahnen gesetzlich vorgeschriebene Tilgung des Anlagekapitals, die unter der Position „amortisiertes Kapital" erscheint.

V. Verwaltung und Personal.

1. Verwaltung.

a) Schweizerische Bundesbahnen.

Für die Organisation der Bundesbahnen sind die Vorschriften des Rückkaufsgesetzes vom 15. Oktober 1897 massgebend, die in Abschnitt IX des I. Teiles mitgeteilt sind.*) Diese Bestimmungen sind bis heute unverändert geblieben, ebenso die vom Bundesrat erlassene Vollziehungsverordnung zum Rückkaufsgesetz vom 7. November 1899, mit Ausnahme der Bestimmungen über das Freikartenwesen und über das Reklamationswesen. Der Bundesrat ist auf eine vom Verwaltungsrat auf Anregung der Generaldirektion mit Vorlage vom 10. Juli 1908 beantragte Revision der letztern nicht eingetreten. Es war beabsichtigt, zur Entlastung der Generaldirektion deren Mitgliederzahl von fünf auf sieben zu erhöhen, um gleichzeitig eine Trennung der Oberleitung des Betriebsdienstes in eine Abteilung für Fahrdienst (Dampfbetrieb und elektrische Zugförderung) und Telegraphendienst sowie in eine Abteilung für den Zugs- und Expeditionsdienst durchzuführen und dem Vorsitzenden nur die allgemeine Geschäftsleitung und die Behandlung der eisenbahnpolitischen Fragen zuzuweisen, unter Entbindung von den Geschäften eines besondern Departementes. Damit fiel auch die in Aussicht genommene Erhöhung der Kompetenzen der einzelnen Departemente der Generaldirektion, der Kreisdirektionen und der Oberbeamten dahin. Eine lebhafte Kritik der bestehenden Organisation durch das Parlament und die Presse setzte ein, bestimmte praktische Vorschläge wurden aber nicht gemacht; die unfruchtbare Erörterung verlief im Sand, und die Frage der Reorganisation der Bundesbahnverwaltung ist heute noch ungelöst. Die Aufgabe ist um

*) Vergl. Seite 152—159.

so schwieriger, da nicht nur die betriebstechnischen Gesichtspunkte in Betracht kommen, sondern auch die politischen Gegensätze der Zentralisation und Dezentralisation. Wie die Organisation von 1897 auf einem Kompromiss der widerstreitenden Auffassungen beruht, wird auch jede künftige Änderung eine Ausgleichung versuchen müssen. Nicht zu übersehen ist, dass die Hochflut der Kritik mit der vorübergehenden ungünstigen Geschäftslage der Bundesbahnen zusammenfiel und mit ihrer Verbesserung sofort abnahm. Damit soll nicht etwa gesagt sein, dass nicht Verbesserungen der bestehenden Einrichtungen angezeigt seien; bestritten ist nur die Richtung, nach der diese vorzunehmen sind.

b) Privatbahnen.

Die Organisation der Privatbahnen stimmt bei allen Gesellschaften in der Hauptsache überein. Von der Generalversammlung der Aktionäre wird ein Verwaltungsrat ernannt, der einen Ausschuss (Direktion oder Direktionskommission) wählt, dem die Besorgung der wichtigern allgemeinen Fragen übertragen ist, während die eigentliche Betriebsleitung einem Oberbeamten (Betriebsdirektor) zusteht. In den Statuten der Gesellschaft sind der Generalversammlung neben der Wahl des Verwaltungsrates und der Rechnungsrevisoren sowie der Abnahme des jährlichen Geschäftsberichtes, der Jahresrechnung und der Bilanz und der Beschlussfassung über Verwendung des Reinertrages in der Regel noch vorbehalten: Beschlüsse über Ausdehnung der Unternehmnng, Veräusserung des Bahnnetzes oder einzelner Teile desselben, Fusion mit andern Gesellschaften, Erhöhung oder Herabsetzung des Aktienkapitals, Aufnahme von Anleihen, Verpachtung der Bahn, Übertragung ihres Betriebes an eine andere Gesellschaft, Erlass des Verwaltungsreglementes, Auflösung der Gesellschaft; der Verwaltungsrat kann der Generalversammlung auch andere wichtige Fragen zum Entscheid vorlegen. Während für die andern Beschlüsse nur die absolute Mehrheit der Aktienstimmen genügt, wird für Auflösung der Gesellschaft eine grössere Stimmenzahl verlangt (zwei Drittel oder drei Viertel der Stimmen, die eine bestimmte Quote der Gesamtaktienzahl vertreten müssen).

Der Verwaltungsrat ernennt seinen Präsidenten und Vizepräsidenten und die Mitglieder der Direktion, der der erstgenannte in der Regel angehört. Der Betriebsleiter wird meistens ebenfalls vom Verwaltungsrat gewählt, zuweilen von der Direktion. Dem Verwaltungsrat steht ferner zu die Antragstellung an die Generalversammlung, die Ausführung ihrer Beschlüsse, die Festsetzung der Emissionsbedingungen für Aktien und Anleihen, die Genehmigung aller Vorschriften und Reglemente, die finanzielle Leistungen der Gesellschaft veranlassen, Beschlüsse über Anlage und Verwendung verfügbarer Gelder, die Genehmigung der allgemeinen Baupläne und deren Kostenberechnungen, die Entscheidung über Stationen und Haltestellen, die Feststellung der Normalien für Unter-, Ober- und Hochbau sowie für das Rollmaterial, die Aufstellung allgemeiner Bedingnishefte für die Bauausführung, die Genehmigung der Verträge, welche eine bestimmte Kompetenzsumme übersteigen, der Erlass der allgemeinen Besoldungs- und Lohnreglemente, die Wahl und Entlassung von Beamten und Angestellten, deren Gehalt eine bestimmte Summe übersteigt, die Festsetzung der Entschädigungen für die Mitglieder der Direktion, die Vorlage des Jahresbudgets, der Jahresrechnung und des Geschäftsberichtes an die Generalversammlung, in der Regel auch die grundsätzlichen Fragen in Tarifsachen (Tarifsystem, normale Grundtaxen, wichtige Tarifänderungen, Konkurrenzverträge mit andern Bahnverwaltungen) und die Festsetzung der Zugszahl.

In den Geschäftskreis der Direktion fallen die Vorberatung der Geschäfte für den Verwaltungsrat, die Beaufsichtigung des Geschäftsganges im allgemeinen, die Einrichtung und Überwachung des Rechnungs- und Kassawesens, die Überwachung des technischen Betriebes, die Genehmigung der Verträge, welche nicht in die Kompetenz des Verwaltungsrates fallen und die Zuständigkeit des Betriebsleiters übersteigen, die Ausführung der vom Verwaltungsrat beschlossenen Bauten und Anschaffungen, die Wahl der Beamten und Angestellten und die Festsetzung ihrer Besoldung, soweit die Ernennung nicht dem Verwaltungsrat vorbehalten ist, die Organisation des Bahn-

betriebes, die Genehmigung der Fahrpläne, die Genchmigung der Tarife und Transportbestimmungen.

Der Betriebsdirektor leitet den gesamten Betrieb der Bahn und ist für dessen richtige Führung verantwortlich. Er wohnt den Sitzungen der Direktion und des Verwaltungsrates sowie der Generalversammlung der Aktionäre mit beratender Stimme bei. Er beaufsichtigt die Bahnanlagen und überwacht das Betriebspersonal. Er hat für die Beachtung der gesetzlichen Vorschriften und der von den Aufsichtsbehörden erlassenen Weisungen zu sorgen. Für Einhaltung des Budgets und der bewilligten Kredite ist er verantwortlich. Er hat alle eingehenden Rechnungen zu prüfen und der Direktion zur Anweisung vorzulegen. Vorübergehend im Taglohn beschäftigte Arbeiter und Lehrlinge kann er von sich aus anstellen. Er ist befugt, Urlaub für eine kürzere Zeit zu bewilligen; längere Urlaube fallen in die Kompetenz der Direktion.

Je nach dem Umfange der Bahnunternehmungen sind die organisatorischen Bestimmungen einlässlicher gestaltet oder einfacher gehalten.

In den Verwaltungsräten sind die Kantonsregierungen und die beteiligten Gemeinden in überwiegendem Masse vertreten, und die Mitwirkung in den Direktionen ist eine vorzugsweise gemeinnützige, indem die bescheidenen Taggelder nur eine kleine Entschädigung für Mühewalt und Zeitaufwand bieten.

2. Personal.

a) Schweizerische Bundesbahnen.

Unter der Oberleitung der Generaldirektion und der Leitung der Kreisdirektionen wird der Betrieb von einer grossen Zahl von Beamten, Angestellten und Arbeitern besorgt. Die Beamten und Angestellten*) sind auf eine dreijährige Amtsdauer gewählt; sie sind damit den Beamten der allgemeinen Bundesverwaltung gleichgestellt. Tatsächlich ist die Anstellung aller-

*) Ein grundsätzlicher Unterschied zwischen Beamten und Angestellten besteht nicht; in der folgenden Darstellung wird daher lediglich die Bezeichnung „Beamter“ angewendet.

dings nicht auf diese drei Jahre beschränkt, indem auf den Zeitpunkt der periodischen Wahlerneuerung alle im Dienste stehenden Beamten als angemeldet betrachtet und ohne weiteres für eine fernere Amtsdauer bestätigt werden, falls nicht ganz besondere Gründe für Nichtbestätigung vorliegen. Für eine allfällige Übergehung ist ein besonderer Beschluss der vorgesetzten Direktion erforderlich.

Die Dienstverhältnisse der Beamten sind durch das Reglement betreffend die allgemeinen Dienstvorschriften für die Beamten und ständigen Angestellten vom 17. Oktober 1901 geordnet. In den Dienst der Bundesbahnen finden in der Regel nur Schweizerbürger, die in der Schweiz einen festen Wohnsitz haben, Aufnahme; Ausnahmen sind gestattet für die Bedienung im Auslande gelegener, im Bundesbahnbetrieb stehender Bahnlinien. Die Verwendung weiblicher Beamter in den für solche geeigneten Dienststellen ist gestattet. Für die Aufnahme in den Dienst gelten hinsichtlich des Lebensalters, der körperlichen Tauglichkeit, der Schulbildung, der beruflichen Vorbildung und des Militärdienstes besondere Vorschriften. Als Beamte dürfen keine Personen ernannt werden, die im Aktivbürgerrecht eingestellt sind. Der Verwaltungsrat war berechtigt, durch Erlass von reglementarischen Vorschriften von einzelnen Beamtenkategorien Sicherheitsleistung für ihre amtlichen Verrichtungen zu verlangen, hat aber später auf Sicherheitsleistung ganz verzichtet.

Der Beamte ist verpflichtet, die Interessen der Bundesbahnen gewissenhaft zu wahren und zu fördern; er hat sich über die allgemeinen und besondern Vorschriften, die seine Stelle und das ihm untergebene Personal betreffen, genaue Kenntnis zu verschaffen und alle für ihn aus denselben hervorgehenden Obliegenheiten genau und pünktlich zu erfüllen. Er ist verpflichtet, jederzeit mit Aufmerksamkeit und Sorgfalt zur regelmässigen und sichern Durchführung des Dienstes beizutragen und alles zu unterlassen und zu verhüten, was den geordneten Dienstgang stören oder die Interessen der Bundesbahnen gefährden oder schädigen könnte. Bei Wahrnehmung von Zuständen oder Vorkommnissen, die der Bahn oder dem Betriebe

Schaden bringen könnten, hat er seinen Vorgesetzten Anzeige zu machen. Er haftet persönlich für die getreue Erfüllung der ihm übertragenen Dienstpflichten und ist auch für die seinen Untergebenen erteilten Weisungen verantwortlich. Die Beamten haben sich durch ihr Verhalten in und ausser dem Dienst der Achtung und des Vertrauens würdig zu erweisen, die ihre Stellung erfordert. Es ist ihnen sowohl gegenüber Vorgesetzten als gegenüber Mitangestellten und Untergebenen ein freundliches und taktvolles Benehmen zur Pflicht gemacht. Im Verkehre mit dem Publikum haben sie ein entschiedenes, aber höfliches und gefälliges Benehmen zu beachten, dabei jedoch sich genau innert der ihnen durch ihre Dienstpflichten gezogenen Schranken zu halten.

Der Beamte hat den Weisungen der Vorgesetzten pünktlich Folge zu leisten, und zwar auch dann, wenn er glaubt, dass die Ausführung nicht zu den dienstlichen Obliegenheiten seiner Stellung gehören. Wird eine Weisung von einem höhern als dem unmittelbar vorgesetzten Beamten erteilt, so hat er letzterem sobald als möglich davon Anzeige zu machen. Weisungen der Vorgesetzten sind auch dann ohne Weigerung zu befolgen, wenn der Beauftragte findet, dass sie mit den bestehenden Vorschriften nicht übereinstimmen; in einem solchen Falle ist vom Beauftragten dem Vorgesetzten des Beamten, der die Weisung erteilt hat, sofort Anzeige zu machen; die Verantwortlichkeit für die betreffende Weisung hat der zu tragen, der sie erteilt hat. Eine Ausserachtlassung der Weisung eines Vorgesetzten oder eine Zuwiderhandlung gegen eine solche ist nur dann ausnahmsweise zulässig, wenn durch deren Befolgung eine unmittelbare Gefährdung von Personen oder Sachen hervorgerufen wird; in einem solchen Falle sind dem Vorgesetzten des Auftraggebers und diesem selbst die Gründe der Handlungsweise sofort zu melden. Sobald als möglich ist auch dem Vorgesetzten unter Rechtfertigung des Verfahrens Meldung zu machen, wenn ein Beamter in den Fall kommt, Anordnungen zu treffen, die mit den Dienstvorschriften im Widerspruch stehen. Solche Anordnungen dürfen nur in dringenden und unvermeidlichen Fällen getroffen werden.

Dienstliche Meldungen und Gesuche sind an den unmittelbar Vorgesetzten zu richten.

Der Beamte ist zu strenger Verschwiegenheit über alle Dienstsachen verpflichtet. Unbefugte Mitteilungen über den Inhalt dienstlicher Akten oder Bekanntgabe solcher an Dritte ohne Einwilligung der vorgesetzten Direktion sind untersagt, ebenso die Aushändigung an Dritte oder Veröffentlichung von Originalakten, Plänen und Rechnungen oder von Abschriften solcher und Auszügen aus denselben.

Der Beamte hat seine ganze Tätigkeit ausschliesslich dem Dienste zu widmen. Nur ausnahmsweise und mit besonderer Ermächtigung der vorgesetzten Direktion dürfen Beamte eine andere Stelle annehmen oder einen Nebenberuf ausüben. Die Ermächtigung an Beamte, Angestellte (und Arbeiter), zur Annahme eines öffentlichen Amtes ist auf Grund eines Bundesbeschlusses vom 9. Juli 1912 durch ein vom Bundesrate genehmigtes besonderes Reglement des Verwaltungsrates vom 18. November 1912 geordnet. Demgemäss darf ein öffentliches Amt nur angenommen werden, wenn der Beamte dazu vor oder nach der Wahl die Ermächtigung der unmittelbar vorgesetzten Direktion nachgesucht und erhalten hat. Die Ermächtigung darf nur verweigert werden, wenn erhebliche Schwierigkeiten für die Stellvertretung oder Nachteile für den Eisenbahndienst entstehen. Treten nachträglich solche ein, so kann die Ermächtigung widerrufen werden. Insbesondere kann sie zurückgezogen werden, wenn sich Nachlässigkeit im Dienste bemerkbar macht, oder wenn bei Ausübung des öffentlichen Amtes eine Dienstpflicht verletzt wird. Als erhebliche Schwierigkeit für die Stellvertretung wird unter anderm die Notwendigkeit der Vermehrung des Personals betrachtet. Wird die Ermächtigung an Bedingungen geknüpft, verweigert oder zurückgezogen, so kann der Gesuchsteller Beschwerde führen, und zwar gegen den Entscheid einer Kreisdirektion zunächst bei der Generaldirektion, gegen den Entscheid der Generaldirektion beim Bundesrate. Der Bundesrat entscheidet endgültig. Die Beschwerde ist binnen zwanzig Tagen nach der Zustellung des motivierten Entscheides bei der Rekursinstanz einzureichen. Handelt es sich um die

Verweigerung oder eine bloss bedingungsweise Erteilung der Ermächtigung zur Ausübung eines öffentlichen Amtes, so ist der Entscheid der zuständigen Stelle trotz der eingereichten Beschwerde bis zum Eintreffen des letztinstanzlichen Rekursentscheides unter allen Umständen zu befolgen. Bei Widerruf einer bereits erteilten Bewilligung hat die Beschwerde aufschiebende Wirkung, d. h. es kann der Betroffene bis zum Entscheide der obersten Rekursbehörde das öffentliche Amt auch weiterhin ausüben. Die Bewilligung zur Annahme eines öffentlichen Amtes wird jeweilen nur für dessen Amtsdauer und für so lange erteilt, als der Beamte mit den gleichen eisenbahnamtlichen Funktionen betraut ist. Wer zur Ausübung des mit der erforderlichen Ermächtigung angenommenen öffentlichen Amtes vom Dienst fernbleiben will, hat hiefür von Fall zu Fall bei der zuständigen Dienststelle rechtzeitig um Urlaub einzukommen. Die notwendigen Stellvertretungskosten fallen zu Lasten der Bahnverwaltung. Der Urlaub darf nur verweigert werden, wenn eine besondere Stellvertretung notwendig wird und diese nicht durch geeignetes Stellvertretungspersonal oder durch Tausch von Diensttouren bewirkt werden kann, oder wenn dringende Arbeit die Anwesenheit im Dienst erfordert. Der Entscheid der zuständigen Dienststelle über das Urlaubsgesuch kann zum Gegenstand eines Rekurses bei der vorgesetzten Direktion gemacht werden, wenn er dem Gesuchsteller nicht gerechtfertigt erscheint. Solange die Antwort der zuständigen Direktion aussteht, ist dieser Entscheid jedoch unter allen Umständen zu befolgen. Der Urlaub hat nur Geltung für so viel Zeit, als die Teilnahme an den Sitzungen oder an andern Amtshandlungen der Behörde, für welche er erwirkt wurde, tatsächlich erfordert. Wenn die zur Ausübung des öffentlichen Amtes erforderliche Dienstabwesenheit innerhalb eines Amtsjahres zusammengerechnet 12 Tage nicht übersteigt, werden Gehalt und Lohn für den Urlaub ungeschmälert ausgerichtet; bei Diensteintritt oder Dienstaustritt wird pro rata der Zeit gerechnet. Bekleidet ein Beamter, Angestellter oder Arbeiter mehrere öffentliche Ämter, so gelten die zwölf abzugsfreien Tage für diese Ämter zusammen und nicht für jedes einzeln. Die Zeit der

Dienstabwesenheit ist nach Stunden zu berechnen, wobei Bruchteile einer Stunde ausser Betracht fallen. Die Umrechnung in Tage erfolgt auf Grund der durch die allgemeine Vorschriften oder durch die Diensteinteilung festgesetzten Arbeitszeit. Für eine zwölf Tage übersteigende Dienstabwesenheit wird der Gehalt oder Lohn entsprechend gekürzt. Die ganz oder teilweise in die durch das öffentliche Amt beanspruchte Zeit fallenden reglementarischen Ruhepausen, Rast- und Urlaubstage werden nicht ersetzt. Anderseits kommen die betreffenden Amtsstunden für die Berechnung der Dauer der Abwesenheit nicht in Betracht. Arbeiten für das öffentliche Amt, wie Aktenstudium, Erledigung von Korrespondenzen usw. dürfen nicht während der Dienstzeit und nicht in den Diensträumen vorgenommen werden.

In den allgemeinen Dienstvorschriften sind besondere Bestimmungen erlassen über das Rechtsverhältnis betreffend die Patentierung und Verwertung von Erfindungen, die von Beamten in Ausübung ihres Dienstes gemacht werden. Der Betrieb einer Wirtschaft und der Kleinverkauf von Getränken durch Beamte oder mit ihnen in ungetrennter Haushaltung lebende Familienangehörige ist untersagt. In dringenden Fällen können die Beamten auch ohne besondere Entschädigung ausser den gewöhnlichen Dienst- und Arbeitsstunden in Anspruch genommen werden; in der Regel wird jedoch Überzeitarbeit gemäss besondern Vorschriften besonders vergütet. Gegenseitige Unterstützung und Vertretung in ihren Funktionen ist den Beamten zur Pflicht gemacht. Die Annahme von Vergütungen oder Geschenken für dienstliche Verrichtungen ist verboten und die Beteiligung am Börsenspiel untersagt. Die Beamten haben ihren Wohnsitz am Orte ihrer Amtstätigkeit zu nehmen; Ausnahmen können von der vorgesetzten Direktion gestattet werden.

Die Bewilligung von Urlaub an Beamte, sei es zur Erholung, sei es aus andern Gründen, erfolgt auf schriftliches Gesuch, insoweit der Erholungsurlaub nicht durch vorherige Zuteilung geordnet ist. Für die Beamten des Betriebsdienstes gilt die Bundesgesetzgebung betreffend die Arbeitszeit beim Betriebe der Eisenbahnen und anderer Transportanstalten. Den Be-

amten, auf die diese Gesetzgebung keine Anwendung findet, wird ein zusammenhängender Erholungsurlaub bewilligt von einer Woche bei einer Amtsdauer im Dienste einer schweizerischen Eisenbahn bis auf 10 Jahre, von zwei Wochen bei einer Amtsdauer von 11 bis 20 Jahren und von drei Wochen bei einer Amtsdauer von mehr als 20 Jahren. Zur Amtsdauer wird auch unbezahlte Lehrzeit im Eisenbahndienst hinzugerechnet. Bei Bewilligung und Zuteilung von Urlaub ist darauf Bedacht zu nehmen, dass der ordnungsmässige Geschäftsgang nicht beeinträchtigt wird. Für Abwesenheit im obligatorischen Militärdienst ist kein Urlaub nötig, dagegen ist den Vorgesetzten von der Einberufung sofort Kenntnis zu geben, damit rechtzeitig für Ersatz gesorgt werden kann. Die vorgesetzte Direktion hat zu entscheiden, ob Abwesenheit im Militärdienst in den gewöhnlichen Jahresurlaub einzurechnen ist.

Während die Amtsdauer von drei Jahren für den Beamten eine feste ist, steht ihm dagegen das Recht der Kündigung auf drei Monate innerhalb derselben zu. Nur aus wichtigen Gründen gemäss Obligationenrecht kann die Wahlbehörde einem Beamten vor Ablauf der Amtsdauer durch schriftlich zu eröffnenden, motivierten Beschluss den Dienst auf drei Monate künden oder die sofortige Entlassung verfügen. Als wichtige Gründe gelten insbesondere schwere Dienstvergehen, fortgesetzte Nachlässigkeit im Dienst oder nachgewiesene Dienstuntauglichkeit. Als schwere Dienstvergehen werden namentlich betrachtet Unredlichkeiten im Dienste, Widersetzlichkeit gegen Vorgesetzte, Trunkenheit im Dienste, Beteiligung am Börsenspiel und Ungebührlichkeit gegen das Publikum, als fortgesetzte Nachlässigkeit im Dienste wiederholtes unentschuldigtes Wegbleiben vom Dienste und fortgesetzte Missachtung der Dienstvorschriften. Die Dienstuntauglichkeit kann auf geistiger oder körperlicher Unfähigkeit beruhen. Als dienstuntauglich können insbesondere auch die Beamten entlassen werden, welche den Anforderungen der Vorschriften über die periodischen Prüfungen des Betriebspersonals nicht entsprechen. Vorbehalten bleibt die gerichtliche Verfolgung gemäss Bundesstrafrecht, wenn die Pflichtverletzung in einem Verbrechen oder Vergehen besteht. Dienstkündigung

oder Entlassung kann nur nach vorausgegangener Untersuchung und Anhörung des Betreffenden erfolgen. Gegenüber der verfügten Dienstkündigung oder Entlassung bleibt dem Betroffenen die Anrufung des Richters vorbehalten, jedoch in der Beschränkung, dass demselben im Falle unberechtigter Dienstkündigung oder Entlassung nur das Recht auf Entschädigung gewahrt wird.

Die Einstellung im Aktivbürgerrecht zieht in der Regel die Aufhebung der Anstellung nach sich; dabei bleibt es der Wahlbehörde vorbehalten, die Entlassung sofort oder auf angemessene Frist zu verfügen. Wenn ein Beamter in Konkurs gerät oder gegen denselben fruchtlose Pfändung stattgefunden hat, ohne dass damit der Verlust des Aktivbürgerrechtes eintritt, so entscheidet die Wahlbehörde, ob derselbe in seiner Stellung belassen werden kann. Die Ernennung eines Beamten, der beim Diensteintritt im Aktivbürgerrecht eingestellt war, aber diese Tatsache verheimlicht hat, fällt ohne weiteres dahin.

Das Disziplinarverfahren ist geordnet wie folgt: Beamte, welche absichtlich oder aus Nachlässigkeit ihre Dienstpflichten nicht erfüllen, werden, unter Vorbehalt des gerichtlichen Einschreitens gegen den Fehlbaren, durch die zuständigen Vorgesetzten auf dem Disziplinarwege bestraft. Die Disziplinarstrafen sind: mündlicher Verweis, schriftlicher Verweis, Entzug oder Einschränkung der reglementarischen Urlaubsbewilligung, Ordnungsbusse bis auf 100 Fr., zeitweilige Einstellung im Dienste, Versetzung im Dienste und zwar in gleicher Stellung an einen andern Dienstort, mit gleicher oder geringerer Besoldung, oder an eine andere Stelle am gleichen Dienstort, mit gleicher oder geringerer Besoldung, Einstellung in der periodischen Besoldungserhöhung. Die ausgefällten Ordnungsbussen sind zu gunsten der Pensions- und Hülfskasse der Beamten und Angestellten zu verwenden. Wenn aus der Nichterfüllung von Dienstpflichten Schaden entstanden ist, kann der Fehlbare ausser der Bestrafung zum ganzen oder teilweisen Ersatz des Schadens angehalten werden. Über die verhängten Disziplinarstrafen und Schadensbeteiligungen wird von der betreffenden Dienstabteilung ein Verzeichnis geführt; der Beamte ist berechtigt, von demselben, soweit es seine Person betrifft, Einsicht zu

zu nehmen. Die strafweise Einstellung im Dienst hat die Einstellung im Gehaltsbezuge zur Folge. Die Befugnis zur Erteilung eines Verweises steht jedem Vorgesetzten gegen seine Untergebenen zu. Bestrafung mit Ordnungsbusse, sowie Beteiligung am entstandenen Schaden bis auf 10 Fr. wird vom vorgesetzten Abteilungsvorstand, Einstellung im Dienst bis auf vierzehn Tage und Bestrafung mit Ordnungsbusse bis auf 50 Fr., sowie Beteiligung am Schaden im gleichen Betrage vom Departementsvorsteher und Einstellung im Dienst für die Dauer von mehr als vierzehn Tagen, Entzug oder Einschränkung der reglementarischen Urlaubsbewilligung und Bestrafung mit Ordnungsbussen von mehr als 50 Fr., sowie Beteiligung am Schaden im gleichen Betrage von der Wahlbehörde verfügt. In dringenden Fällen ist jeder Vorgesetzte befugt, Einstellung im Dienste zu verfügen; er hat jedoch seinem nächsten Vorgesetzten sofort Anzeige zu machen zur Einholung der Bestätigung durch den Departementsvorsteher. Gegen die disziplinarische Bestrafung oder Beteiligung am entstandenen Schaden steht das Rekursrecht an die Stelle offen, welche der, die bestraft oder am Schaden beteiligt hat, unmittelbar übergeordnet ist. Der Rekurs hat keine aufschiebende Wirkung und muss innert zehn Tagen angebracht werden. Entscheide der Generaldirektion können nicht weitergezogen werden. Strafweise Versetzungen im Dienste können nur durch die Wahlbehörde verfügt werden. Beamte, welche ohne Bewilligung der vorgesetzten Direktion ihre Stellen verlassen, können nach dem Ermessen der Direktion entweder mit Ordnungsbusse bis zu 100 Fr. bestraft oder zu einer angemessenen Entschädigung angehalten werden. Beschwerden gegen Vorgesetzte sind bei dem betreffenden Abteilungsvorstand anzubringen. Gegen den Entscheid des Abteilungsvorstandes kann der Rekurs an die vorgesetzte Direktion ergriffen werden. Beschwerden gegen Abteilungsvorstände sind an die vorgesetzte Direktion zu richten.

Das Dienstverhältnis der im Taglohn angestellten Arbeiter ist ebenfalls durch vom Verwaltungsrate erlassene Reglemente geordnet, und zwar besteht ein besonderes Reglement für die dem Fabrikgesetz unterstellten Werkstättearbeiter vom

11. April 1905 und ein solches für die andern Arbeiter der Bundesbahnen (Betriebsarbeiter) vom 2. Mai 1903.

Das Reglement für die Betriebsarbeiter unterscheidet zwischen ständigen Arbeitern und Hülfsarbeitern. Ständige Arbeiter sind diejenigen, die nach einer Probezeit von wenigstens zwei Wochen dauernd beschäftigt werden. Die Aufnahme als ständiger Arbeiter, die Klasseneinteilung und die Höhe des Anfangslohnes wird jedem Arbeiter schriftlich angezeigt. Hülfsarbeiter sind diejenigen, die zu vorübergehender Beschäftigung aufgenommen werden, die gebrechlichen Arbeiter und alle Arbeiter während der Probezeit. Die Anstellung und Entlassung der ständigen Arbeiter ist Sache des Dienstabteilungsvorstandes, während die Hülfsarbeiter durch die von der vorgesetzten Direktion bezeichneten Dienststellen angestellt und entlassen werden. Die Zahl der beschäftigten Arbeiter hat sich nach dem jeweiligen Bedürfnis zu richten.

Als Taglohnarbeiter werden nur solche Personen in den Dienst der Bundesbahnen aufgenommen, die einen guten Leumund und die für die betreffende Arbeit notwendige körperliche Tauglichkeit, insbesondere normales Hör- und Sehvermögen besitzen. Die körperliche Tauglichkeit ist durch ein vorschriftsmässiges ärztliches Zeugnis auszuweisen. Für die Aufnahme als ständiger Arbeiter ist ein Alter von mindestens 20 und höchstens 35 Jahren vorgeschrieben. Die Aufnahme von Ausländern und von solchen Arbeitern, welche im Aktibvürgerrecht eingestellt sind, kann nur mit Genehmigung der betreffenden Direktion geschehen. Die Vorgesetzten der Arbeiter sind, ausser der Direktion und dem Abteilungsvorstand, die Bahnangestellten, welche gemäss Dienstorganisation oder zufolge erhaltener Weisung die Dienstverrichtungen der Arbeiter anzuordnen, zu beaufsichtigen oder zu kontrollieren haben. Die Bezahlung des Taglohnes erfolgt für die wirklichen Arbeitstage, sowie für die der Arbeitszeit entsprechenden gesetzlichen Ruhe- und Urlaubstage, soweit ein Anrecht auf solche besteht. Die Auszahlung der Löhne findet monatlich einmal statt, und zwar jeweilen spätestens am siebenten Tage des dem Rechnungsmonat folgenden Monats oder am Tage vorher, wenn der Zahltag auf einen Sonntag oder

Feiertag fällt. In der Zwischenzeit wird jedoch jedem Arbeiter eine seinem Lohnguthaben in der ersten Hälfte des Monats entsprechende Abschlagszahlung in runder Summe entrichtet und zwar am 21. Tage eines jeden Monats oder am Tage vorher, wenn der Zahltag auf einen Sonn- oder Feiertag fällt.

Die regelmässige tägliche Arbeitszeit wird durch die periodischen Dienste inteilungen bestimmt. In dringenden Fällen können die Arbeiter auch über die eingeteilte Arbeitszeit hinaus in Anspruch genommen werden. Die Überzeitarbeit wird besonders vergütet. Für die Rechte und Pflichten der Arbeiter gegenüber den von der Bahnverwaltung errichteten Krankenkassen sind deren Statuten massgebend. Die Arbeiter haben sich den durch besondere Reglemente vorgeschriebenen Prüfungen zu unterziehen. Der Arbeiter ist verpflichtet, die Interessen der Bundesbahnen gewissenhaft zu wahren und zu fördern. Er hat sich über die allgemeinen und besondern Vorschriften, welche seine Stelle betreffen, genaue Kenntnis zu verschaffen und hat alle für ihn aus denselben hervorgehenden Obliegenheiten genau und pünktlich zu erfüllen. Er ist verpflichtet, jederzeit mit Aufmerksamkeit und Sorgfalt zur regelmässigen und sichern Durchführung des Dienstes beizutragen und alles zu unterlassen, beziehungsweise zu verhüten, was den geordneten Gang des Dienstes stören oder die Interessen der Bundesbahnen gefährden oder schädigen könnte. Bei etwaiger Beobachtung und Wahrnehmung von Zuständen und Vorkommnissen, welche der Bahn oder dem Betriebe Schaden bringen könnten, ist er verpflichtet, sofort seinem Vorgesetzten Anzeige zu machen. Er haftet persönlich für getreue Erfüllung der ihm übertragenen Dienstpflichten. Tadelloses Verhalten und Nüchternheit in und ausser dem Dienste, taktvolles Benehmen gegenüber Vorgesetzten und Mitangestellten, sowie gegenüber dem Publikum wird dem Arbeiter zur Pflicht gemacht. Der Arbeiter hat den Weisungen der Vorgesetzten pünktlich Folge zu leisten; im einzelnen gelten die diesfalls in den Vorschriften für die Beamten aufgestellten Grundsätze. Auch der Arbeiter ist zur Beachtung strenger Verschwiegenheit über alle Dienstsachen verpflichtet. Die Arbeiter haben zu den ihnen

anvertrauten Gerätschaften und Materialien Sorge zu tragen. Es ist untersagt, die Benützung der Einrichtungen, Gerätschaften und Materialien der Bahnverwaltung Dritten ohne Bewilligung der kompetenten Vorgesetzten, und ohne Berechnung der hiefür festgesetzten Gebühren zu gestatten. Den Arbeitern ist verboten, für dienstliche Verrichtungen Vergütungen oder Geschenke anzunehmen. Das eigenmächtige Wegbleiben vom Dienste ist untersagt. Im Falle der Erkrankung oder bei sonstiger notwendiger Abwesenheit ist der Vorgesetzte sobald als möglich und, wenn immer tunlich, vor dem Dienstbeginn in Kenntnis zu setzen. Dienstliche Meldungen und Gesuche sind an den unmittelbar Vorgesetzten zu richten. Der Dienstaustritt oder die Entlassung der Hülfsarbeiter kann von einem Tag auf den andern erfolgen. Für die ständigen Arbeiter beträgt die gegenseitige Kündigungsfrist 14 Tage. Die Bahnverwaltung ist jedoch berechtigt, die sofortige Entlassung ohne vorherige Kündigung zu verfügen, falls sich der Arbeiter eines Verbrechens oder eines strafbaren Vergehens, fortgesetzter Nachlässigkeit im Dienste, der Widersetzlichkeit gegen Vorgesetzte, Trunkenheit im Dienste, Ungebührlichkeiten gegen Mitangestellte oder gegen das Publikum, schuldig macht. Auf Wunsch erhält jeder Arbeiter bei seinem Dienstaustritt, aus welchen Ursachen er erfolge, von der Dienststelle, die ihn angestellt hat, eine Bescheinigung über die Dauer seines Dienstes bei der Bahn. Arbeiter, die absichtlich oder aus Nachlässigkeit ihre Dienstpflichten nicht erfüllen, werden, unter Vorbehalt des gerichtlichen Einschreitens gegen den Fehlbaren, durch die zuständigen Vorgesetzten auf dem Disziplinarwege bestraft. Die Disziplinarstrafen sind: mündlicher Verweis, schriftlicher Verweis, Ordnungsbusse bis auf 5 Fr., zeitweilige Einstellung im Dienste, verbunden mit Lohnentzug für die Dauer der Einstellung, Versetzung im Dienste mit gleichem oder geringerem Lohn, Einstellung in der periodischen Lohnaufbesserung. Die ausgefällten Ordnungsbussen sind zu gunsten der Krankenkassen der Arbeiter zu verwenden. Für die Hülfsarbeiter kommen nur Verweis und Ordnungsbusse in Betracht. Bleiben diese ohne Erfolg, so hat die Entlassung aus dem Dienste einzutreten.

Wenn aus der Nichterfüllung von Dienstpflichten oder aus Nachlässigkeit eines Arbeiters Schaden entstanden ist, kann der Fehlbare ausser der Bestrafung zum ganzen oder teilweisen Ersatz des Schadens angehalten werden. Über die verhängten Disziplinarstrafen und Schadensbeteiligungen wird von der betreffenden Dienstabteilung ein Verzeichnis geführt; der Arbeiter ist berechtigt, von demselben, soweit es seine Person betrifft, Einsicht zu nehmen. Die Befugnis zur Erteilung eines Verweises steht jedem Vorgesetzten gegen seine Untergebenen zu. Die übrigen Disziplinarstrafen werden vom vorgesetzten Abteilungsvorstand verfügt; ebenso Schadensbeteiligungen bis zum Betrage von 10 Fr. Höhere Schadensbeteiligungen werden vom Departementsvorsteher oder von der vorgesetzten Direktion ausgesprochen. In dringenden Fällen ist jeder Vorgesetzte befugt, Einstellung im Dienste zu verfügen; er hat jedoch seinem nächsten Vorgesetzten sofort Anzeige zu machen behufs Einholung der Bestätigung durch den betreffenden Abteilungsvorstand. Gegen die disziplinarische Bestrafung oder Beteiligung am entstandenen Schaden steht dem Betreffenden das Rekursrecht an die Stelle offen, welche der, die ihn bestraft oder am Schaden beteiligt hat, unmittelbar übergeordnet ist. Der Rekurs hat keine aufschiebende Wirkung und muss innert zehn Tagen angebracht werden. Entscheide der Generaldirektion können nicht weitergezogen werden. Ständige Arbeiter, welche ohne Bewilligung ihre Stelle verlassen, können zu einer angemessenen Entschädigung angehalten werden. Beschwerden gegen Vorgesetzte sind bei dem betreffenden Abteilungsvorstand anzubringen. Gegen den Entscheid des Abteilungsvorstandes kann der Rekurs an die vorgesetzte Direktion ergriffen werden.

Das Reglement über das Dienstverhältnis der dem Fabrikgesetz unterstellten Werkstättearbeiter ist zugleich die vom Fabrikgesetz geforderte Fabrikordnung; für dasselbe musste daher die Genehmigung der Kantonsregierungen eingeholt werden, auf deren Gebiet die Werkstätten der Bundesbahnen gelegen sind, somit von Waadt für Yverdon, von Bern für Biel, von Solothurn für Olten, von Zürich für Altstetten, von Thurgau für Romanshorn, von St. Gallen für Rorschach, von Grau-

bünden für Chur und von Tessin für Bellinzona, ausserdem für Depotwerkstätten von Aargau, Basel-Stadt, Luzern und Uri.

Arbeiter, die in einer Werkstätte eintreten wollen, haben eine schriftlich zu vereinbarende Probezeit von zwei Wochen zu bestehen, während der Austritt und die Entlassung ohne Kündigung erfolgen kann. Nach Ablauf der Probezeit gilt eine vierzehntägige Kündigungsfrist, soweit nicht mit einzelnen Arbeitern etwas anderes schriftlich vereinbart wurde. Die Anstellung und Entlassung der definitiven Arbeiter ist Sache des betreffenden Obermaschineningenieurs, während die provisorischen Arbeiter durch die Werkstättevorstände angestellt und entlassen werden. Die Zahl der beschäftigten Arbeiter hat sich überall nach dem jeweiligen Bedürfnis zu richten. Als Werkstättearbeiter sollen nur solche Personen in den Dienst der Bundesbahnen aufgenommen werden, die einen guten Leumund und die für die betreffende Arbeit notwendige körperliche Tauglichkeit besitzen; letztere ist durch ein vorschriftsmässiges ärztliches Zeugnis auszuweisen. Innert acht Tagen nach der Aufnahme als definitiver Arbeiter hat dieser dem Werkstättevorstand die vorschriftsmässige Abgabe seiner Ausweisschriften nachzuweisen. Die Aufnahme von Ausländern und von Arbeitern, die im Aktivbürgerrechte eingestellt sind, kann nur mit Genehmigung der betreffenden Kreisdirektion geschehen. Die Vorgesetzten der Werkstättearbeiter sind die betreffenden Vorarbeiter und Werkführer, der Werkstättevorstand und der Obermaschineningenieur, die Kreisdirektion, sowie die Generaldirektion einschliesslich ihrer Dienststellen. Die Auszahlung der Löhne findet monatlich zweimal statt, und zwar je am 7. und 21. des Monats oder am Tage vorher, wenn der Zahltag auf einen Sonn- oder Feiertag fällt. Die Abrechnung über die Löhne findet dagegen monatlich nur einmal statt, und zwar je am 7. des Monats, so dass die Zahlung am 21. nur als Abschlagszahlung in runder Summe geleistet wird.

Mit Ausnahme der Sonntage und der gesetzlichen, sowie der weitern für die einzelnen Werkstätten bezeichneten Feiertage, an welchen nicht gearbeitet wird, beträgt die normale tägliche Arbeitszeit zehn Stunden; an den Tagen vor einem

Sonn- oder Feiertag beträgt die Arbeitszeit nur neun Stunden, ohne Lohnabzug für diese ausfallende Arbeitsstunde. Für die Werkstätte Olten ist versuchsweise der dienstfreie Samstag-Nachmittag eingeführt, bei gleichbleibender Gesamtstundenzahl in der Woche. Die Arbeitszeit, deren Verteilung sich nach den lokalen Verhältnissen richtet, fällt in die Zeit zwischen 6 Uhr morgens und 7 Uhr abends mit einer mindestens 1½-stündigen Unterbrechung während der Mittagszeit; die Arbeitszeiteinteilung wird den Arbeitern durch Anschlag in der Werkstätte bekannt gegeben. In dringenden Fällen kann die Arbeitszeit, soweit erforderlich, mit Genehmigung der zuständigen Behörden, verlängert und ebenso in Notfällen auch auf Sonn- und Feiertage ausgedehnt werden. Auswärts beschäftigte Arbeiter haben, soweit es die Verhältnisse gestatten, dieselbe Arbeitszeit einzuhalten wie in den Werkstätten. Für die Rechte und Pflichten der Arbeiter gegenüber den von der Bahnverwaltung errichteten Krankenkassen sind die bezüglichen Statuten massgebend. Tadelloses Verhalten, Nüchternheit im Dienste und taktvolles Benehmen gegenüber Vorgesetzten und Mitangestellten wird dem Arbeiter zur Pflicht gemacht. Bei Beobachtung oder Wahrnehmung von Zuständen und Vorkommnissen, welche der Werkstätte oder ihrem Betriebe Schaden bringen könnten, ist er verpflichtet, sofort seinem Vorgesetzten Anzeige zu machen. Der Arbeiter hat den geschäftlichen Weisungen der Vorgesetzten pünktlich Folge zu leisten. Die Werkstätten werden je zehn Minuten vor Beginn der festgesetzten Arbeitszeit geöffnet und müssen zehn Minuten nach Schluss der Arbeit verlassen sein. Nur innerhalb dieser Zeit ist der Aufenthalt in den Arbeitsräumen den Arbeitern gestattet. Bei Überzeitarbeit ist der Aufenthalt in den Werkstätten nur den Arbeitern erlaubt, die speziell zur Arbeit berufen worden sind. Der Eingang der Arbeiter in die Werkstätten und der Ausgang aus denselben wird entweder durch Kontrollmarken oder durch besondere mechanische Kontrollapparate festgestellt. Das Betreten und Verlassen der Werkstätten auf andern Wegen als durch den Haupteingang oder durch die hierfür bezeichneten besondern Eingänge ist untersagt. Das Zeichen für Beginn und Schluss

der Arbeit wird durch ein Pfeifen- oder Glockensignal gegeben, und es soll die festgesetzte Arbeitszeit genau eingehalten werden. Es wird deshalb jeweilen schon fünf Minuten vor Beginn der Arbeit ein solches Signal gegeben, damit jeder Arbeiter nach Passieren der Kontrollstelle mit der Arbeit zur festgesetzten Zeit an seinem Platze wirklich beginnen kann. Die Arbeitszeit ist gewissenhaft auszunützen. Vor Ertönen des Signals für Schluss der Arbeit ist das Einstellen der Arbeit untersagt. Für Verspätungen von mehr als zehn Minuten wird kein Lohn bezahlt; ausserdem werden die Fehlbaren mit einer Busse belegt, die der Hälfte des Lohnes für die versäumte Zeit entspricht. Es dürfen keine Arbeiten ausgeführt werden, ohne dass hierfür Auftrag von einem Vorgesetzten erteilt worden ist. Das für die auszuführende Arbeit nötige Material hat der Arbeiter vorschriftsmässig bei der ihm bezeichneten Stelle der Werkstätte zu beziehen und übrig gebliebenes Material sofort an die hierfür bezeichnete Stelle abzugeben. Fehlerhaftes Material darf nicht verarbeitet werden; Fehler an Arbeitsstücken dürfen nicht verschwiegen und überhaupt mangelhafte Arbeiten nicht geliefert werden. Jede fertig erstellte Arbeit ist dem Vorgesetzten sofort nach Vorschrift abzuliefern oder zu melden. Die Ausführung von Arbeiten in der Werkstätte oder die Verwendung von Werkzeugen und Gerätschaften derselben oder die Wegnahme von Materialien oder Abfällen für Privatzwecke der Arbeiter ist untersagt. Der Arbeiter erhält bei seinem Eintritt ein Verzeichnis über das ihm anvertraute Werkzeug, das von Zeit zu Zeit und besonders beim Austritt des Arbeiters revidiert wird. Neues Werkzeug darf nur auf Bestellschein hin angefertigt werden. Unbrauchbar gewordenes Werkzeug kann dagegen mit Erlaubnis des Werkführers ohne weiteres ersetzt werden. Die zum allgemeinen Gebrauch bestimmten Werkzeuge werden den Arbeitern gegen Kontrollmarken ausgehändigt. Diese Werkzeuge sind sofort nach Gebrauch, sowie auch am Vorabend vor Sonn- und Feiertagen gereinigt der Abgabestelle zurückzugeben, wogegen der Arbeiter seine Marke wieder zurückerhält. Der Arbeiter hat die ihm anvertrauten Werkzeuge, Gerätschaften, Modelle, Zeichnungen und dergl. sorgfältig

zu behandeln; er hat mit diesen Gegenständen stets gute Ordnung zu halten, damit die Werkzeugkontrolle jederzeit und rasch vorgenommen werden kann. Die Arbeiter, denen Arbeitsmaschinen zugewiesen sind, haben sie stets in sauberm und gutem Zustande zu erhalten; die Benützung solcher Maschinen hat gemäss den daherigen besonderen Vorschriften stattzufinden. Nach beendigtem Tagewerk hat der Arbeiter seine Werkzeuge in geordneter Weise zu versorgen. An den Vorabenden von Sonn- und Feiertagen sind Arbeitsmaschinen, Werkzeuge, Werkbank usw. gut in stand zu stellen, wofür den Arbeitern vor Arbeitsschluss eine Viertelstunde Zeit gegeben wird. Wo besondere Verhältnisse eine längere Reinigungsarbeit erfordern, kann solche vom Werkstättevorstand angeordnet werden. Der Arbeiter ist zur sorgfältigen Behandlung der Gebäulichkeiten, Maschinen, Installationen, Arbeitsobjekte und Materialien verpflichtet. Es ist den Arbeitern nicht gestattet, ohne Erlaubnis Fremde in die Werkstätten einzuführen oder während der Arbeitszeit Besuche zu empfangen. Dem Arbeiter wird die sorgfältige Aufsicht über Feuer und Licht in der Werkstätte, ferner über fettige Putzfäden und Putzlappen zur besondern Pflicht gemacht, und es sind die bezüglichen Anweisungen auf das gewissenhafteste zu erfüllen. Der Arbeiter ist verpflichtet, alle vorhandenen Schutzvorrichtungen für Maschinen, Transmissionen usw. genau zu beachten, besonders auch von den zur Verfügung stehenden Schutzbrillen den erforderlichen Gebrauch zu machen. Unbefugten ist strengstens untersagt, sich Treibriemen oder gefährlichen Maschinenteilen zu nähern, Maschinen in Gang zu setzen, zu bedienen oder zu gebrauchen, ohne dazu vom Vorgesetzten Auftrag erhalten zu haben. Das Rauchen während der Arbeitszeit in der Werkstätte und das Anzünden von Pfeifen oder Zigarren vor dem Weggehen aus der Werkstätte ist verboten; ausserhalb der Arbeitszeit ist das Rauchen nur in den hierfür besonders bezeichneten Räumen gestattet. Das Zubringen von geistigen Getränken in die Werkstätten ist nur mit Bewilligung des Werkstättevorstandes zu der hierfür vorgesehenen Zeit erlaubt. In sämtlichen Werkstatträumen ist für gute, vorschriftsmässige Ordnung zu sorgen. Das Verun-

reinigen der Werkstätten und ihrer Nebenräume sowie der offenen Hofräume ist verboten.

Das eigenmächtige Wegbleiben von der Arbeit ist untersagt. Im Falle der Erkrankung oder bei sonstiger notwendiger Abwesenheit ist der Vorgesetzte sobald als möglich in Kenntnis zu setzen. Dienstliche Meldungen und Gesuche sind an den unmittelbar Vorgesetzten zu richten. Für die ordentliche Auflösung des Dienstverhältnisses der definitiven Arbeiter ist gegenseitig eine vierzehntägige Kündigung, welche auf jeden Samstag oder Zahltag erfolgen kann, zu beobachten, vorbehältlich besonderer schriftlicher Übereinkunft über anderweitige Regelung der Anstellungsdauer. Die Bahnverwaltung kann jedoch die sofortige Entlassung ohne vorherige Kündigung verfügen, falls sich der Arbeiter eines Verbrechens oder eines strafrechtlich verfolgbaren Vergehens, fortgesetzter Nachlässigkeit im Dienste, der Widersetzlichkeit gegen Vorgesetzte, Trunkenheit im Dienste oder Ungebührlichkeiten gegen Mitangestellte schuldig macht. Die Kündigungen haben beiderseits schriftlich gegen Empfangschein zu erfolgen. Die Bahnverwaltung liefert hierzu die nötigen Formulare unentgeltlich. Der Arbeiter erhält bei seinem Dienstaustritt, aus welchen Ursachen er erfolge, eine Bescheinigung über die Dauer seines Dienstverhältnisses. Arbeiter, die absichtlich oder aus Nachlässigkeit ihre Pflichten nicht erfüllen oder gegen die Fabrikordnung verstossen, werden durch die zuständigen Vorgesetzten auf dem Disziplinarwege bestraft, und zwar durch mündlichen oder schriftlichen Verweis oder durch Ordnungsbusse im Betrage bis auf einen halben Taglohn. Von verhängten Ordnungsbussen ist den betreffenden Arbeitern sofort schriftliche Anzeige zu machen. Die ausgefällten Ordnungsbussen werden am Zahltag vom Lohne abgezogen und sind zu gunsten der Krankenkassen der Arbeiter zu verwenden. Wenn aus der Nichterfüllung von Dienstpflichten oder aus Nachlässigkeit eines Arbeiters Schaden entstanden ist, kann der Fehlbare ausser der Bestrafung zum ganzen oder teilweisen Ersatz des Schadens angehalten werden. Von den verhängten Schadensbeteiligungen ist den betreffenden Arbeitern sofort schriftliche Anzeige zu machen. Über die verhängten

Disziplinarstrafen und Schadensbeteiligungen wird vom Werkstättevorstand ein Verzeichnis geführt; der Arbeiter ist berechtigt, von demselben, soweit es seine Person betrifft, Einsicht zu nehmen. Die Befugnis zur Erteilung eines mündlichen Verweises steht jedem Vorgesetzten gegen seine Untergebenen zu. Die übrigen Disziplinarstrafen werden vom Werkstättevorstand verhängt. Schadensbeteiligungen bis zum Betrage von 10 Fr. werden vom Obermaschineningenieur des betreffenden Kreises, höhere Schadensbeteiligungen vom Departementsvorsteher oder von der vorgesetzten Direktion verfügt. Gegen die disziplinarische Bestrafung oder Beteiligung am enstandenen Schaden steht dem Betreffenden das Rekursrecht an die Stelle offen, welche der, die ihn bestraft oder am Schaden beteiligt hat, unmittelbar übergeordnet ist. Der Rekurs hat keine aufschiebende Wirkung und muss innert zehn Tagen nach schriftlicher Eröffnung der Ordnungsbusse oder der Schadensbeteiligung von dem betreffenden Arbeiter angebracht werden. Beschwerden gegen Vorgesetzte sind beim Werkstättevorstand anzubringen. Der Rekurs gegen den Entscheid des Werkstättevorstandes, sowie Beschwerden gegen denselben sind an den Obermaschineningenieur zu richten. Gegen den Entscheid des Obermaschineningenieurs kann der Rekurs an die vorgesetzte Direktion ergriffen werden. Für jede Werkstätte wird eine Arbeiterkommission eingesetzt; über deren Aufgabe und Tätigkeit sind von der Generaldirektion besondere Vorschriften erlassen worden.

* * *

Die dienstlichen Pflichten der einzelnen Beamtungen sind durch eine grosse Zahl von Reglementen festgelegt, deren genaue Befolgung notwendig ist, wenn eine richtige Betriebsführung gesichert werden soll. Nur vollständige Unbekanntheit mit dem Eisenbahndienst oder Mangel an gutem Willen kann diese genaue Ordnung als bureaukratischen Auswuchs bekritteln. Die sorgfältige Durchbildung der Dienstvorschriften ist die unumgängliche Grundlage eines guten Betriebes.

Für die Dienst- und Ruhezeit des Personals sind vom Bunde gesetzliche Vorschriften erlassen worden. Schon das Eisenbahngesetz von 1872 bestimmte, dass wenigstens jeder dritte Sonntag dienstfrei sein müsse. Nachdem durch Verordnungen des Bundesrates versucht worden war, auch das Maximum der Arbeitszeit für den Tag zu ordnen, erfolgte die grundsätzliche Festlegung durch das Bundesgesetz vom 7. Juni 1890 betreffend die Arbeitszeit beim Betriebe der Eisenbahnen und anderer Transportanstalten, das die Höchstdauer der täglichen Arbeitszeit auf zwölf Stunden festsetzte, in deren Mitte eine Pause von mindestens einer Stunde zu gewähren war. Die Ruhezeit für das Fahrpersonal wurde auf wenigstens zehn Stunden, für das übrige Personal auf neun Stunden bestimmt; eine Verkürzung auf acht Stunden war nur zulässig, wenn eine Amtswohnung in der Nähe der Arbeitsstelle angewiesen war. Im Jahre waren 52 Ruhetage zu gewähren, von denen mindestens 17 auf einen Sonntag zu verlegen waren. Der Frachtdienst wurde für den Sonntag untersagt, unter Vorbehalt für den Bundesrat, Ausnahmen zu gestatten. Von dieser Ermächtigung wird regelmässig für die Zeit des grossen Herbstverkehrs Gebrauch gemacht. Zur Überwachung der Ausführung dieser Bestimmungen sind dem eidgenössischen Eisenbahndepartement 1904 besondere Kontrollorgane zugeteilt worden. Das Gesetz von 1890 wurde durch das vom 19. Dezember 1902 wesentlich erweitert, nachdem sich die Eisenbahnverwaltungen über den Entwurf des Eisenbahndepartements eingehend geäussert hatten. Die wirkliche Arbeitszeit ist nun für das gesamte Personal auf höchstens elf Stunden täglich bestimmt. Der Bundesrat ist ermächtigt, in besondern Fällen weitere Kürzungen vorzuschreiben oder auch Erleichterungen zu gewähren. Für die Nebenbahnen gilt noch eine Maximalarbeitszeit von zwölf Stunden. Die wirkliche Arbeitszeit, die die zwischenliegenden Pausen nicht in sich begreift, darf einschliesslich dieser Pausen beim Zugspersonal 14 Stunden, beim übrigen Personal 15 Stunden nicht übersteigen. Bezüglich der Ruhezeit ist die Norm von zehn Stunden für das Fahrpersonal, und von neun beziehungsweise acht Stunden für das übrige Personal beibehalten. Eine Ver-

schiebung der einzelnen Dienst- und Ruhezeiten bis zu 16 Stunden Dienst hinauf und sechs Stunden Ruhe hinab ist zulässig, wenn sich für einen Zeitraum von drei aufeinanderfolgenden Tagen im Durchschnitt kein längerer Dienst und keine kürzere Ruhe ergibt, als die normale. Die Verwendung im Nachtdienst (von 11 Uhr abends bis 4 Uhr früh) ist auf 14 Tage im Monat beschränkt, ausgenommen die Nachtwächter. Die Zeitdauer des Nachtdienstes wird mit einem Zuschlag von 25% berechnet. Die jährlichen 52 Ruhetage müssen mindestens 24 Stunden dauern und sind um acht Stunden zu verlängern, wenn keine volle Nachtruhe vorausgegangen ist; jeder Ruhetag muss mit einer Nachtruhe enden. Alle Beamten, die zehn Jahre im Dienst stehen oder das dreiunddreissigste Jahr zurückgelegt haben, haben neben den Ruhetagen Anspruch auf einen zusammenhängenden Urlaub von acht Tagen. Für die Angestellten der Hauptbahnen erhöht sich dieser Urlaub mit je drei weitern Dienstjahren um je einen Tag. Den Beamten, die auf diesen Wochenurlaub noch keinen Anspruch haben, sind von den 52 Ruhetagen acht in ununterbrochener Folge zuzuteilen. Über die nähere Ausführung dieser Gesetzesbestimmungen hat der Bundesrat am 22. September 1903 eine einlässliche Vollziehungsverordnung erlassen. (Vergl. Seite 146.)



Die Gehalte der Beamten sind durch das Bundesgesetz vom 23. Juni 1910 betreffend die Besoldungen der Beamten und Angestellten der schweizerischen Bundesbahnen festgesetzt, der Taglohn der Arbeiter durch die laut Art. 10 dieses Gesetzes vom Verwaltungsrate erlassenen Reglemente betreffen die Löhnung der im Taglohn angestellten Arbeiter vom 29. und 30. März 1912, das eine für die Werkstättearbeiter, das andere für die Betriebsarbeiter.

Das erste Besoldungsgesetz für die Bundesbahnen ist am 29. Juni 1900 erlassen worden; es lehnte sich in seinen Ansätzen an die Gehaltsordnungen der verstaatlichten Bahnen an und brachte für die mittlern und untern Stellen im Durchschnitt

eine mässige Besserstellung, während der Gehalt für einige höhere Stellen mit Rücksicht auf die Gehalte der allgemeinen Bundesverwaltung eine gewisse Herabsetzung erfuhr. Die im Besoldungsgesetz und in der zu dessen Ausführung erlassenen Gehaltsordnung vom 7. Januar 1902 enthaltenen Normen genügten aber nicht mehr, als die seither eingetretene Teuerung der Lebensmittel und des Lebensunterhaltes überhaupt die Ansprüche des Personals steigerten. Schon im Jahre 1906 hatten die Verbände des Eisenbahnpersonals um Ausrichtung von Teuerungszulagen nachgesucht; die Generaldirektion vertrat die vom Verwaltungsrat mit Beschluss vom 22. Dezember 1906 gebilligte Ansicht, dass richtigerweise nur auf dem Wege der Änderung des Besoldungsgesetzes und der Lohnreglemente Abhülfe geschaffen werden könne. Die Bundesversammlung erachtete die Sache aber für so dringend, dass vorläufige Massnahmen zu ergreifen seien, indem die zeitraubende, grundsätzliche Umgestaltung der Gehalts- und Lohnverhältnisse nicht abgewartet werden könne. Mit Bundesbeschluss vom 12. April 1907 wurde verfügt: „Den Beamten und Angestellten, deren Besoldungen, mit Inbegriff der festen Nebenbezüge, den Betrag von 4000 Franken nicht übersteigen, sowie den ständigen Arbeitern der Werkstätten und des Betriebes wird für das Jahr 1906 eine Teuerungszulage gewährt, die für die Verheirateten 100 Fr. und für die Unverheirateten 50 Fr. beträgt; Unverheiratete, welche die Stütze ihrer Familien sind, werden den Verheirateten gleichgestellt. Für Ausrichtung dieser Teuerungszulagen wird ein Spezialkredit von 2,500,000 Fr. bewilligt.“ Der gleiche Beschluss wurde am 20. Dezember 1907 für das Jahr 1907 und am 23. Dezember 1908 für das Jahr 1908 bestätigt. Mit Beschluss vom 22. Dezember 1909 ging die Bundesversammlung noch weiter und setzte die Teuerungszulage (jetzt ausserordentliche Zulage genannt) für das Jahr 1909 zugunsten aller Beamten und Angestellten (mit Ausnahme der Direktoren) auf 200 Fr. und für alle Arbeiter auf 120 Fr. fest, für die Barrierenwärterinnen auf 50 Fr.; der bewilligte Kredit betrug 5,058,000 Fr. Für das Jahr 1910 ist die ausserordentliche Zulage für die Beamten und Angestellten durch das neue Besoldungsgesetz fest-

gelegt. Ein besonderer Bundesbeschluss war nur noch für die Arbeiter der Werkstätten und des Betriebes nötig; dieser Beschluss vom 23. Dezember 1910 bestimmte die ausserordentliche Zulage auf jährlich 150 Fr. für die Zeit vom 1. Januar 1910 bis 31. März 1912 und bewilligte hierfür einen jährlichen Kredit von 2,670,000 Fr. Für das von der Gotthardbahn in den Dienst der Bundesbahnen übergetretene Personal wurde mit Bundesbeschluss vom 23. Dezember 1910 die Ausrichtung des Unterschiedes zwischen den von der Gotthardbahn s. Zt. dem Gehalt und Lohn zugeschlagenen Teuerungszulagen und den von den Bundesbahnen an ihr Personal ausgerichteten für die Zeit vom 1. Mai 1909 bis 31. März 1912 zugesichert; der hierfür erforderliche Kredit betrug jährlich 1,050,000 Fr.

Die von der Bundesbahnverwaltung in Aussicht genommene Abänderung des Besoldungsgesetzes war schon im Jahre 1907 eingeleitet worden. Die Begutachtung durch die Kreisdirektionen und die Kreiseisenbahnräte sowie durch die Dienstabteilungen bei der Generaldirektion, die Prüfung der vielen Eingaben der Verbände des Personals und die Anhörung ihrer Vertreter beanspruchte erhebliche Zeit. Nachdem die Generaldirektion ihren Vorentwurf der ständigen Kommission des Verwaltungsrates am 8. Januar 1909 und den Entwurf dem Verwaltungsrate am 27. April 1909 vorgelegt hatte, folgten neue Beratungen und Erhebungen über dessen finanzielle Tragweite; am 10. Juli 1909 wurde die Vorlage dem Bundesrate eingereicht. In jedem Stadium der Beratung wurde dem Personal weiteres Entgegenkommen bewiesen; das Gleiche trat bei der Bundesversammlung ein und das neue Besoldungsgesetz vom 23. Juni 1910 hat die Gehalte in einer Weise festgesetzt, die billigen Anforderungen genügt.

Das alte Besoldungsgesetz vom 29. Juni 1900 kannte neun Besoldungsklassen:

I. Klasse	10,000—15,000	Fr.
II. „	6,000—10,000	„
III. „	5,000— 8,000	„
IV. „	4,000— 7,000	„
V. „	2,400— 5,000	„

VI. Klasse	2,400— 4,800 Fr.
VII. „	1,800— 3,600 „
VIII. „	1,500— 2,700 „
IX. „	1,200— 2,200 „

das neue Gesetz vom 23. Juni 1910 nur deren sieben:

I. Klasse	10,000—15,000 Fr.
II. „	5,200—11,000 „
III. „	4,000— 7,200 „
IV. „	2,500— 5,500 „
V. „	2,100— 3,800 „
VI. „	1,600— 3,100 „
VII. „	1,400— 2,500 „

Bei Festsetzung der Gehaltsansätze wurde ein billiger Ausgleich gesucht zwischen der Rücksichtnahme auf die teurer gewordene Lebensführung der Beamten einerseits und die finanzielle Lage der Bundesbahnen andererseits; dabei konnte nicht unbeachtet bleiben, dass die Gehalte bei der allgemeinen Bundesverwaltung, namentlich bei der Postverwaltung, erheblich höher waren als bei den Bundesbahnen und daher in den Eingaben des Personals zur Vergleichung angerufen wurden; eine Gleichstellung hätte aber eine zu grosse Ausgabenvermehrung veranlasst und zudem eine ungünstige Einwirkung auf die Löhne der einheimischen Industrie zur Folge gehabt. Die Lohnzahlung an die Arbeiter steht nämlich im direkten Zusammenhange mit den Gehalten der Beamten und Angestellten, da eine Reihe von Arbeitern in das Beamtenverhältnis übergeführt wurde und daher die Dienstverrichtungen von Beamten der untern Stufen und von Arbeitern vielfach die gleichen sind. Ein gewisser Unterschied zwischen den Gehalten der Bundesbeamten und der Bundesbahnbeamten erschien auch gerechtfertigt wegen der besonderen Nebenvorteile, die diese geniessen, wie Jahresfreikarten und Freifahrtscheine, Beamtenbillette für Beamte und ihre Familienmitglieder zu ermässigter Taxe und insbesondere die Leistungen der Pensions- und Hülfskasse.

Sehr umstritten war die Festsetzung des Mindestbetrages der untersten Gehaltsstufe, der schliesslich vom alten Satze von

1200 Fr. auf 1400 Fr. erhöht wurde, jedoch in der Annahme, dass dieser Mindestsatz nur Anwendung zu finden habe für die alleruntersten Dienststellen. Auf dieses Minimum baut sich die Bestimmung der Gehalte systematisch auf, in Würdigung der jeder Stelle zufallenden Verrichtungen und Verantwortlichkeiten. Das Besoldungsgesetz bietet nur den Rahmen, während der Ausbau Sache der Gehaltsordnung ist, die vom Bundesrat auf Vorschlag des Verwaltungsrates zu erlassen war. Da diese Gehaltsordnung vom 27. Juni 1911 erst den richtigen Einblick in die Regelung der Besoldungsverhältnisse gewährt, fügen wir sie als Anlage bei. Es sind durchweg erhebliche Erhöhungen vorgesehen, mit Ausnahme der Gehalte für die Mitglieder der Generaldirektion und der Kreisdirektionen, die unverändert blieben. Die Besserstellung konnte nicht für alle Beamtungen gleichmässig durchgeführt werden; sie musste in den unteren Gehaltsstufen prozentual höher sein, um das für den Lebensunterhalt einer Familie durchaus Notwendige zu bieten. Erhöht wurden auch die Ansätze für die alle drei Jahre von selbst eintretende Gehaltsaufbesserung:

500 Fr. für die Klassen I und II,
400 ,, ,, ,, ,, III, IV und V und
350 ,, ,, ,, ,, VI und VII,

gegenüber den Ansätzen des alten Gesetzes von:

500 Fr. für die I. und II. Klasse und nur
300 ,, ,, alle anderen.

Die Mehrkosten, die jährlich aus dem neuen Besoldungsgesetz erwachsen, wurden, mit Inbegriff der durch die Gehaltserhöhungen bedingten Mehreinlagen der Verwaltung in die Pensions- und Hülfskasse, auf rund vierzehn Millionen Franken berechnet (die Personalausgaben hatten 1910 im ganzen rund 60,625,000 Fr. betragen). Um die Belastung nur nach und nach eintreten zu lassen, wurde das Gesetz in der Hauptsache erst auf den 1. April 1912 anwendbar erklärt und für die Zeit vom 1. Januar 1911 bis 31. März 1912 den Beamten eine ausserordentliche Zulage von jährlich 200 Fr. bewilligt. Dadurch wurden schon 1911 rund sechs Millionen für Gehaltsaufbesserung ver-

wendet, so dass für die künftigen Jahre für das gesamte Bundesbahnnetz mit Inbegriff der Linien der Gotthardbahn nur noch mit einer weiteren Mehrausgabe von rund acht Millionen zu rechnen war.

Die Vorberatung der Gehaltsordnung erforderte nicht weniger Mühe und Zeit als die des Besoldungsgesetzes. Der Vorschlag des Verwaltungsrates wurde vom Bundesrate mit Beschluss vom 27. Juni 1911 genehmigt mit der einzigen Ausnahme, dass die Lokomotivführer in eine höhere Gehaltsstufe versetzt wurde (2200 bis 3500 Fr. statt 2100 bis 3400 Fr. ohne Nebenbezüge).

Der Änderung der Gehaltsordnung folgte noch die der Reglemente für die Nebenbezüge; diese bestimmen die zum Teil in festen Zulagen bestehenden, zum Teil nach den wirklichen Leistungen bemessenen Vergütungen: die Entschädigungen an das Zug-, Lokomotiv- und Dampfbootpersonal für die im Dienst zurückgelegten Kilometer (Kilometergeld), für Reservedienst, für Übernachten ausserhalb des ständigen Dienstsitzes, für ausserordentliche Verwendung, für vorübergehende Aushülfe u. dgl. Für jeden abgelieferten Fahrausweis wird eine Prämie von einem ½ Rp. bezahlt. Als feste Zulagen für Nebenbezüge werden im Jahre vergütet den Oberzugführern und deren Gehülfen 720 Fr., den Zugführern 600 Fr., den Kondukteuren und Bremsern 480 Fr., den Lokomotivführern auf Hauptlinien 900 Fr., auf Nebenlinien, im Reserve- und Rangierdienst 720 Franken, den Heizern auf Hauptlinien 600 Fr., auf Nebenlinien 480 Fr.. Die dem Fahrpersonal früher bezahlten Ersparnisprämien für den Verbrauch von Brenn- und Schmiermaterial sind weggefallen; dagegen erhält es Stundengeld für jede Stunde Arbeitszeit. Besondere Vorschriften bestehen für Überzeitarbeit und deren Vergütung.

Eine neue Klassifikation der Bahnhöfe und Stationen wurde durchgeführt und die Entschädigungen für Dienstreisen und Umzugskosten neu geordnet. Änderungsbedürftig ist noch das Reglement über Abgabe von Dienstkleidern.

Die Ausarbeitung der neuen Lohnreglemente für die Arbeiter des Betriebes und der Werkstätten wurde ebenfalls

an die Hand genommen, diese sind am 1. April 1912 in Kraft getreten. Die Grundlage dieser Reglemente ist die gleiche wie bisher. Da die Arbeiter der dem Fabrikgesetz unterstellten Werkstätten nur für die sechs wirklichen Arbeitstage in der Woche bezahlt werden, die Arbeiter des Betriebes aber für volle sieben Tage, auch für die gesetzlich vorgeschriebenen Ruhetage, sind die für die Stunde berechneten Lohnsätze der beiden Gattungen verschieden. Für die Werkstättenarbeiter, deren tägliche Arbeitszeit neun Stunden beträgt, besteht ein Mindestsatz für die Stunde, der, den örtlichen Lebensverhältnissen der verschiedenen Werkstätten angepasst, einen ordentlichen Höchstsatz nur für besondere individuelle Fähigkeiten und Leistungen vorsieht. Die Arbeiter sind in drei Klassen eingeteilt: I. Klasse: Handwerker, die sich über eine genügende Lehrzeit und entsprechende Fähigkeiten in ihrem Berufe ausweisen; II. Klasse: Handwerker, die den Anforderungen der ersten Klasse nicht genügen, Handwerkergehülfen und Arbeiter an Maschinen; III. Klasse: Handlanger. Die Löhne sind in Rappen (Cts.) für die Stunde abgestuft wie folgt:

	Mindestlohn		Ordentl. Höchstlohn		Ausserordentl. Höchstlohn	
	alt	neu	alt	neu	alt	neu
I. Klasse . . .	40—46	54—60	56—62	74—80	74	94
II. Klasse . . .	34—40	48—54	43—49	60—66	56	78
III. Klasse . . .	32—38	46—52	38—44	55—61	48	68

Alle zwei Jahre tritt eine Aufbesserung des Lohnes bis zur Erreichung des ordentlichen Höchstsatzes ein von 5 Rappen für die Arbeitsstunde für die I. Klasse, 4 Rappen für die II. Klasse und 3 Rappen für die III. Klasse.

Für neu eintretende Arbeiter während der Probezeit, für minderjährige und gebrechliche Arbeiter gelten diese Ansätze nicht. Zulässig ist die Vereinbarung einer Akkordsumme (Stücklohn) für die Ausführung bestimmter, genau zu umschreibender Arbeiten, wobei dem Arbeiter zum mindsten die Zahlung auf

Grundlage des Stundenlohnes bei richtiger Arbeitsleistung gesichert ist.

Über den Bestand der Werkstättearbeiter, deren Einteilung in die Lohnklassen und die ausgerichteten Durchschnittslöhne auf den 31. März 1911 und den 1. April 1912 gibt umstehende Tabelle Aufschluss.

Die Arbeiter beim Betriebe sind nach ihren Dienstverrichtungen in vier Lohnklassen eingeteilt; bei Festsetzung des Anfangslohnes werden die örtlichen Lebensverhältnisse berücksichtigt. Der Mindesttaglohn beträgt laut Reglement für ständige Arbeiter Fr. 3.80, der Höchstlohn für die I. Klasse 6 Fr., für die II. Klasse Fr. 5.80, für die III. Klasse Fr. 5.50 und für die IV. Klasse Fr. 5.10. Für Handwerker und besondere Berufsarbeiter können diese Ansätze überschritten werden. Die Aufbesserung nach zwei Jahren beträgt bis zur Erreichung des Höchsttaglohnes 40 Rappen für den Tag und kann für Handwerker und besondere Berufsarbeiter bis auf 60 Rappen erhöht werden. Die Dauer der Arbeitszeit ist durch das Bundesgesetz vom 19. Dezember 1902, betreffend die Arbeitszeit beim Betriebe der Eisenbahnen und anderer Verkehrsanstalten geordnet und innerhalb dessen Grenzen durch besondere Beschlüsse für die einzelnen Arbeitsleistungen. Wenn ausnahmsweise über diese festgelegte Arbeitszeit hinaus gearbeitet werden muss, wird für die Stunde ein Zehntel des Taglohns mit 25% Zuschlag vergütet.

Die Anwendung dieser Vorschriften war von jeher eine für das Personal günstige. Diese Übung wurde unterstützt durch die von allen Seiten eingehenden Eingaben um Besserstellung, die sich auf die eingetretene Teuerung beriefen und namentlich auf die in grösseren Verkehrsmittelpunkten von kantonalen und städtischen Industrien bezahlten Löhne hinwiesen. Diesen Bestrebungen musste auch die Abänderung der Lohnreglemente im Frühjahr 1912 gerechnet werden.

Für Beamte und Arbeiter ist die Bestimmung gemeinsam, dass nach zurückgelegter Dienstzeit von fünfundzwanzig und vierzig Jahren je eine Gratifikation von einem Monatsgehalt gewährt wird.

Werkstätte		Eingeteilte Arbeiter — Anzahl per Lohnklasse I.	II.	III.	Total	Nicht eingeteilte Arbeiter	Lehrlinge	Gesamtzahl der Arbeiter und Lehrlinge	Arbeiter, die das ordentliche Maximum überschritten haben — Anzahl per Lohnklasse I.	II.	III.	Total	Total %	Durchschnittlicher Stundenlohn per Lohnklasse I. Cts.	II. Cts.	III. Cts.	Total Cts.
Yverdon . .	1912	263	99	83	445	1	4	450	47	10	—	57	12,81	73,26	62,10	53,49	67,09
	1911	250	95	89	434	1	5	440	104	62	27	193	44,47	63,94	52,39	44,10	57,34
Freiburg .	1912	58	40	17	115	—	7	122	3	—	—	3	2,61	74,84	63,92	55,82	68,23
	1911	61	38	20	119	—	6	125	26	20	7	53	44,54	64,90	54,68	46,90	58,61
Biel	1912	214	137	61	412	—	7	419	85	57	10	152	36,89	76,98	63,61	56,08	69,44
	1911	223	124	75	422	—	11	433	80	52	14	146	34,60	66,99	54,44	47,17	59,78
Olten . . .	1912	404	253	73	730	18	28	776	166	113	23	302	41,37	73,71	61,41	53,81	67,45
	1911	397	263	62	722	10	32	764	188	138	29	355	49,16	63,93	51,16	44,82	57,65
Zürich . . .	1912	433	136	105	674	32	—	706	162	45	3	210	31,16	75,88	63,87	56,93	70,50
	1911	402	121	95	618	7	—	625	192	75	49	316	51,13	68,15	56,67	49,05	62,97
Romanshorn	1912	41	7	10	58	19	—	77	15	4	5	24	41,38	76,73	64,43	57,10	71,86
	1911	41	10	24	75	1	—	76	30	7	10	47	62,66	67,49	55,00	47,04	59,28
Rorschach	1912	162	71	53	286	15	17	318	51	28	12	91	31,82	73,96	63,72	55,75	68,04
	1911	135	71	51	257	26	14	297	45	26	15	86	33,46	65,54	54,21	47,02	58,73
Chur	1912	145	78	29	252	1	4	257	78	40	13	131	51,98	76,96	62,90	56,83	70,29
	1911	139	76	28	243	3	3	249	59	31	14	104	42,80	67,11	53,10	47,86	60,51
Bellinzona .	1912	322	167	96	585	15	21	621	146	69	28	243	41,02	74,24	60,78	54,42	67,14
	1911	303	175	105	583	2	20	605	168	90	67	325	55,74	65,36	51,43	46,26	57,74
Total Durchschnitt 1912		2042	988	527	3557	101	88	3476	753	366	94	1213	34,10	74,88	62,42	55,24	68,51
und 1911		1951	978	549	3473	50	91	3614	892	501	232	1625	46,79	65,82	52,98	46,56	59,18

Die finanzielle Einwirkung dieser Gehalts- und Lohnaufbesserungen war eine tiefgreifende, da die Zahl des Personals im Verhältnis der Entwicklung des Verkehrs stetig zugenommen hat.

Die Zahl der Beamten, Angestellten und Arbeiter war folgende am Ende des Jahres:

	Beamte und Angestellte	Arbeiter	Zusammen
1902	8,180	6,963	15,143
1903	14,409	10,143	24,452
1904	16,501	10,022	26,523
1905	17,301	9,852	27,151
1906	18,389	10,253	28,642
1907	19,498	11,737	31,235
1908	20,348	9,985	30,333
1908 mit G. B. . .	—	—	35,897
1909	23,086	11,593	34,679
1910	23,047	11,640	34,687
1911	23,448	11,744	35,192
1912	24,130	11,338	35,468

Die Personalausgaben haben daher bei den Bundesbahnen eine stete Steigerung erfahren. In der folgenden Zusammenstellung sind aufgeführt die Personalausgaben für Unterhalt und Aufsicht der Bahn, für Expeditions-, Zug- und Fahrdienst, inbegriffen die Bekleidungskosten und die Nebenbezüge; sie weisen in Franken folgende Zahlen auf:

		Zunahme gegenüber dem Vorjahre in %
1902	28,760,724	—
1903	32,272,008	—
1904	35,552,468	10,16
1905	38,069,904	7,08
1906	41,872,807	9,99
1907	45,754,077	9,27
1907 mit G. B.	51,820,100	—
1908	47,422,571	3,65
1908 mit G. B.	53,313,413	2,88

		Zunahme gegenüber dem Vorjahre in %
1909	54,408,095	2,05
1910	57,202,248	5,14
1911	64,197,499	12,23
1912	70,748,059	10,20

Den im äussern Dienst beschäftigten Beamten verabfolgt die Verwaltung ausser dem Gehalt unentgeltlich noch Dienstkleider; deren Bezug wird durch ein besonderes Kleidungsreglement vom 22. März 1902 geordnet, dessen Revision vorbereitet ist. Je nach der dienstlichen Verwendung werden neben dem Dienstabzeichen Rock, Hosen, Blouse, Dienstmütze und Mantel oder nur einzelne dieser Kleidungsstücke verabfolgt. Deren Tragzeit ist im einzelnen festgesetzt. Die Dienstkleider müssen im Dienst getragen werden; dagegen ist das Tragen an den Ruhetagen und im Urlaub untersagt. Der Beamte ist für deren guten Unterhalt verantwortlich; nach Ablauf der reglementarischen Tragzeit werden sie Eigentum der Beamten, mit Ausnahme der Dienstabzeichen, die an die Verwaltung zurückgehen.

Einzelne Beamte des äussern Dienstes und der Bahnaufsicht erhalten auch Dienstwohnungen, deren Wert in billiger Weise nach Massgabe der Mietpreise am betreffenden Ort berechnet und vom festen Gehalte in Abzug gebracht wird. Bezugsberechtigte Beamte sind die Bahnhof- und Stationsvorstände, ein Teil ihrer Stellvertreter, die Bahnwärter. Die übrigen Beamten haben keine Amtswohnung.

b) Privatbahnen.

Die Beamten und Angestellten der Privatbahnen sind mit Vertrag auf eine bestimmte Zahl von Jahren ernannt. Deren Dienstverhältnis gehört nicht dem öffentlichen, sondern dem Privatrecht an, und es gelten daher die allgemeinen Bestimmungen des Obligationenrechtes über den Dienstvertrag. In materieller Beziehung bestehen aber keine wesentlichen Unterschiede gegenüber den Bundesbahnen. Auch hier sind die Verpflichtungen zur Dienstleistung, wie die Disziplinarvorschriften durch

genau gefasste Reglemente geordnet. Der Eisenbahndienst erfordert eben pünktliche Geschäftsführung. Auch das Dienstverhältnis der im Taglohn angestellten Arbeiter ist analog demjenigen bei den Bundesbahnen gestaltet.

Die Besoldungen und Löhne sind ähnlich festgesetzt wie bei den Bundesbahnen. Mit Rücksicht auf die bescheidenen finanziellen Verhältnisse vieler Nebenbahnen sind die Ansätze oft niedriger als die der Bundesbahnen; das Bestreben des Personals ist aber darauf gerichtet, möglichste Gleichstellung zu erringen. Von Zeit zu Zeit setzen Lohnbewegungen ein, um dieses Ziel zu erreichen.

Über Verabfolgung von Dienstkleidern und Dienstwohnungen bestehen ähnliche Vorschriften wie bei den Bundesbahnen.

Die Zahl der 1911 im Betriebsdienst der Privatbahnen beschäftigten Beamten und Arbeiter betrug im ganzen 6470 oder auf den Kilometer 3,25 (Zahl bei den Bundesbahnen 35,108 oder 12 auf den Kilometer); die Personalausgaben beliefen sich bei den Privatbahnen auf 11,767,464 Fr.

Der gesamte Personalbestand der schweizerischen Bahnen mit Inbegriff der Bundesbahnen war:

	Zahl der Betriebsbeamten	Auf den km	Gesamtpersonal	Personalausgaben
1911 . .	41,578	8,78	41,731	73,902,906
1910 . .	41,024	8,80	41,179	69,462,774
1900 . .	28,527	7,38	28,674	38,549,442
1890 . .	19,406	5,98	19,679	22,366,026
1880 . .	13,062	5,08	13,248	14,408,552

c) Lohnbewegungen.

Für die Gestaltung der Gehalts- und Lohnverhältnisse der Privatbahnen sind seit einer Reihe von Jahren die organisierten *Lohnbewegungen* von grosser Bedeutung. Diese hatten in bedeutenderm Umfange zuerst im Jahre 1895 eingesetzt, indem ungefähr gleichzeitig bei allen Hauptbahnen die Arbeiter der grössern Bahnhöfe und der Werkstätten höhere Löhne und Verbesserung der Arbeitsbedingungen verlangten. Nachdem diese

Verhältnisse durch ein weitgehendes Entgegenkommen der meisten Bahnverwaltungen befriedigend geordnet waren, folgte die grosse Lohnbewegung der Beamten und Angestellten, die im Herbst 1895 mit einer Eingabe eines Initiativkomitees eingeleitet wurde, die Erhöhung der Gehalte und entsprechende Duschführung der Massnahme in einem neuen Gehaltsregulativ unter gleichzeitiger Erhöhung der Maxima verlangte, ferner Ausrichtung des Maximums nach zwanzig Dienstjahren, jährliche gleichmässige Aufbesserungen bis zur Erreichung des Maximums, zehnstündige Arbeitszeit und Bezahlung der Überstunden mit erhöhter Entschädigung forderte.

Die Untersuchungen der Bahnverwaltungen ergaben, dass eine Gehaltserhöhung in grösserm Umfange angezeigt erscheine, indem die bestehenden periodischen Aufbesserungen mit den vermehrten Ansprüchen des Dienstes und den Lohnsteigerungen in andern Berufsstellungen nicht Schritt gehalten hatten; auch der Grundsatz eines regelmässigen Vorrückens im Gehalt gegenüber Gehaltsaufbesserungen nach dem subjektiven Ermessen des Vorgesetzten wurde zutreffend erachtet; bezüglich anderer Punkte wurden die gestellten Begehren als zu weitgehend bestritten. Mündliche Verhandlungen im Februar 1896 führten noch nicht zur Einigung. Die Lohnbewegung hatte sich auf alle Hauptbahnen ausgedehnt; das Bahnpersonal war unter der energischen Leitung des Generalsekretärs des Verbandes des Personals schweizerischer Transportanstalten, Nationalrat Dr. Sourbeck, geeinigt, während die zögernde und unschlüssige Haltung einzelner Bahnverwaltungen eine gemeinsame Aktion der Bahnen unmöglich machte.

Am 16. Februar 1896 traten die Eisenbahner in Aarau zu einer zahlreich besuchten Versammlung zusammen und fassten folgende Beschlüsse: „Die Generalversammlung der schweizerischen Eisenbahner, in Erwägung, dass die Antworten und Zugeständnisse, welche von seiten der Bahnverwaltungen auf die eingereichten Massenpetitionen erfolgt sind, bei weitem nicht den vom Personal gestellten gerechten Forderungen entgegenkommen, beschliesst: Es sei, da kein anderer Ausweg zur Erreichung des gewünschten Zieles mehr vorhanden ist, im Prinzip

der allgemeine *Streik* der Eisenbahner der Schweiz zu erklären; in der Hoffnung jedoch, es werden sich die Verwaltungen noch in letzter Stunde zu einem Vergleich auf friedlicher Grundlage herbeilassen, und vom Wunsch beseelt, es möchte nicht zum äussersten kommen, richtet die Versammlung die eindringliche Bitte an die Direktionen, sie möchten sich bis zum 29. Februar 1896 zu einer Konferenz mit dem Zentralkomitee des Personals schweizerischer Transportanstalten verstehen, um in gemeinsamer Beratung die Angelegenheit gütlich zu regeln. Sollten die Direktionen diesem Wunsche nicht entsprechen oder sollte es sodann zu keinem Vergleich kommen, so hat das Zentralkomitee des V. P. S. T. als Vertrauensbehörde der schweizerischen organisierten Eisenbahner Vollmacht, die nötigen entscheidenden Schritte zu tun und die Massnahmen zu treffen, welche für die organisierte Eisenbahnerschaft der Schweiz verbindlich sind."

Nachdem diese Beschlüsse der damaligen Präsidialverwaltung des Schweizerischen Eisenbahnverbandes, der Direktion der Jura-Simplon-Bahn, zur Kenntnis gebracht worden waren, fand am 21. Februar 1896 eine Besprechung der Bahnen unter sich und nachher eine solche mit dem Chef des eidgenössischen Eisenbahndepartementes, Bundesrat Dr. Zemp, statt, wobei sich die Vertreter der Centralbahn und der Gotthardbahn bereit erklärten, am 29. unter Leitung des Vorstehers des Eisenbahndepartementes einer Verhandlung mit dem Zentralkomitee der Eisenbahner beizuwohnen. Dieser Erklärung schlossen sich in der Folge die Vereinigten Schweizerbahnen an, die Jura-Simplon-Bahn erschien an der Konferenz nur ad audiendum et referendum und die Nordostbahn lehnte unter dem Einfluss des Präsidenten ihres Verwaltungsrates, E. Guyer-Zeller, jede Teilnahme an der Verhandlung ab. Bei dieser Konferenz wurde das Begehren einer sogenannten Dienstpragmatik verhandelt und die Grundsätze vereinbart, die über Amtsdauer, Dienstkündigung und Entlassung in die Anstellungsverträge aufzunehmen seien. Die Begehren um Lohnerhöhung wurden mit jeder Bahnverwaltung besonders erörtert und auch hier eine vorläufige Einigung erzielt, die nachher in Sonderabkommen mit den Verwaltungen

der Centralbahn, der Gotthardbahn, der Vereinigten Schweizerbahnen und der Jura-Simplon-Bahn definitiv festgelegt wurde. Damit war im März 1896 die Lohnbewegung für die genannten Verwaltungen abgeschlossen; sie bedingte für dieselben eine erhebliche Ausgabenvermehrung, bei der Centralbahn z. B. um rund 515,000 Fr.

Auch die Direktion der Nordostbahn hatte trotz anfänglicher Weigerung am 1. März 1896 mit dem Zentralkomitee eine Übereinkunft betreffend Regulierung der Lohn- und Anstellungsverhältnisse des Dienstpersonals abgeschlossen. Das Komitee beschwerte sich aber anfangs März 1897 beim Verwaltungsrat, diese Übereinkunft sei mangelhaft ausgeführt worden; es wurde eine Reihe von Begehren formuliert und bis zum 10. März deren Beantwortung an den Chef des eidgenössischen Eisenbahndepartementes zu handen des Zentralkomitees erbeten. Der Verwaltungsrat bestellte eine Spezialkommission, die in einer Sitzung desselben am 27. März berichten sollte. Das Zentralkomitee hatte sich aber schon am 10. März in Zürich versammelt und am 11. die Durchführung des Streiks beschlossen, da die dem Verwaltungsrate gesetzte Frist abgelaufen war, ohne dass eine sachliche Antwort erteilt worden wäre. Um Mitternacht vom 11. auf den 12. März wurde der Betrieb eingestellt. Das eidgenössische Eisenbahndepartement hatte noch am 11. seinerseits das Komitee durch Telegramm dringend aufgefordert, vorerst die Tätigkeit der Kommission des Verwaltungsrates abzuwarten, und die Nordostbahn ersucht, durch sofortige Einberufung der Untersuchungskommission und des Verwaltungsrates oder durch andere zweckdienliche Massnahmen auf Beschwichtigung hinzuarbeiten und die angedrohte Betriebseinstellung zu verhindern. Der Regierungsrat des Kantons Zürich wurde vom bevorstehenden Streik der Nordostbahnangestellten und namentlich auch davon, dass die Stimmung eine sehr gereizte sei, in Kenntnis gesetzt und eingeladen, da unter Umständen Ausschreitungen zu befürchten seien, jetzt schon alle Massnahmen zu treffen, um solchen wirksam begegnen zu können. Der Regierungsrat antwortete mit Telegramm vom 11. nachmittags, der Nordostbahnstreik werde nachts 12 Uhr

ganz sicher beginnen, wenn er nicht durch Intervention der Bundesbehörden verhütet werden könne; es werde gebeten, das Mögliche zu tun, um einer Betriebsunterbrechung vorzubeugen; der Regierungsrat habe sich permanent erklärt und treffe alle ihm zustehenden Verfügungen, um Ruhestörungen zu verhüten. Auf seinen Wunsch beauftragte der Bundesrat den Kreisinstruktor und Platzkommandanten in Zürich, das auf dem dortigen Waffenplatze im Dienste stehende Militär zur Aufrechterhaltung der Ruhe und Ordnung ausrücken zu lassen, sofern nötig. Für den Fall des Streikausbruches wurden die Vertreter des Post- und Eisenbahndepartementes und des Justiz- und Polizeidepartementes ermächtigt und beauftragt, sich nach Zürich zu verfügen und dort, wenn möglich im Einvernehmen mit der Direktion der Nordostbahn, diejenigen Anordnungen zu treffen die die unverweilte Wiederaufnahme des Betriebes ermöglichen. Am 12. März berichtete die Regierung des Kantons Aargau, infolge des Ausbruches des Nordostbahnstreikes sei auf dem ganzen Netze eine unerträgliche Störung des Verkehres, verbunden mit grösster Gefahr für Leben und Eigentum eingetreten; die Centralbahnzüge häufen sich auf den Anschlussstationen, die Reisenden bleiben liegen, die Situation sei sehr ernst; es werde inständig um sofortige Intervention ersucht.

Die Abordnung des Bundesrates, begleitet vom Bundesanwalte, verreiste am 12., vormittags 11 Uhr, nach Zürich, wovon den Regierungen von Zürich und Aargau Mitteilung gemacht wurde; inzwischen hatte die Nordostbahndirektion im Einvernehmen mit dem Präsidenten des Verwaltungsrates den Bundesrat um Annahme des Schiedsrichteramtes ersucht. Am 13. früh wurde auch vom Personal dem Vorsteher des Eisenbahndepartementes das Schiedsrichteramt über die waltenden Differenzen übertragen und sodann am 13. abends der Betrieb wieder aufgenommen. Der Schiedsspruch wurde noch am 13. gefällt und von beiden Parteien angenommen. So war die Verkehrsstörung mit all ihren unangenehmen Folgen rasch wieder gehoben.

Über die grundsätzliche Stellungnahme des Bundesrates zum Nordostbahnstreik gibt dessen Antwort auf eine Inter-

pellation von Oberst Meister und vierzehn Mitunterzeichnern im Nationalrat am 18. März Auskunft: „Bei der diesjährigen Bewegung hielten wir uns anfänglich in Reserve, indem wir eine Einmischung nicht für nötig hielten und uns an die letztjährige Haltung der Nordostbahn erinnerten. Als die Dinge sich verschärften, warnten wir aufs ernsthafteste die Vertreter des Personals vor einem Streike. Unsere Schritte hatten den gewünschten Erfolg nicht, weil, wie sich nachher herausstellte, die Bewegung über die Köpfe der leitenden Personen weg bereits zu weit gewachsen war. Eines hat das Vorkommnis gezeigt: dass die Privatgesellschaften nicht im stande sind, in Zeiten einer Krisis aus eigener Kraft ihren ungeschwächten Fortbestand zu sichern. Ferner hat es sich gezeigt, dass von einem guten Eisenbahnbetriebe die Regulierung aller Lebensverhältnisse abhängig ist. Wir sind gesonnen, diese Interessen zu wahren, zur Ehr und Wehr des Landes."

Dieser Streik bei der Nordostbahn war bisher der einzige in der Schweiz. Alle andern grössern und kleinern Lohnbewegungen, die von Zeit zu Zeit bald da und bald dort bei den Privatbahnen einsetzten, sind im beidseitigen Einverständnisse beigelegt worden. Über den Erfolg der Lohnbewegung bei den Bundesbahnen wurde oben berichtet.

3. Wohlfahrtseinrichtungen für das Personal.

a) Pensions- und Krankenkassen.

Die Bahnverwaltungen waren seit ihrem Bestande bestrebt, ihre Beamten und deren Familien für den Fall der Arbeitsunfähigkeit wegen Krankheit oder vorgerücktem Alter und für den Todesfall durch Versicherung zu schützen. So waren bei den verstaatlichten Hauptbahnen für die Beamten und ständigen Angestellten Hülfs- und Pensionskassen eingerichtet. Die Bundesbahnen haben diese Kassen zugunsten des Personals ganz erheblich verbessert, indem die auf den 1. Januar 1907 in Kraft getretenen Statuten der einheitlichen Pensions- und Hülfskasse die Beteiligung der Kassenmitglieder bis zu einem Maximum von 6000 Fr. ermöglichen, während bei

den Kassen der Privatbahnen das Maximum sich zwischen 3000 Fr. und 4200 Fr. bewegte. Auch die Höhe der im Falle der Invalidität (Erwerbsunfähigkeit) zugesicherten Pensionen steigt je nach dem Dienstalter der Versicherten von 36 % mit 5 Dienstjahren bis auf 70 % mit 30 Dienstjahren, während früher die Ansätze erheblich niedriger waren. Für das Personal des Fahrdienstes zählt für die Bemessung der Gehaltsprozente jedes Dienstjahr als ein und ein achtel Jahr. Gleichwohl wurden die von den Mitgliedern zu leistenden Beiträge nicht erhöht; die regelmässigen Einlagen betragen nur 5% des Gehaltes (beim Fahrpersonal 5¼ %), während die Verwaltung ihrerseits 7% (beim Fahrpersonal 7¼ %) einwirft. Die Einlage der Mitglieder bei Gehaltserhöhungen beträgt nur vier Monatsbetreffnisse des Gehaltes, die der Verwaltung fünf Monatsbetreffnisse. Die Mitgliedschaft ist für alle Beamten und ständigen Angestellten obligatorisch; ausgeschlossen sind nur solche, die sich nicht über einen guten Gesundheitszustand ausweisen können oder das fünfunddreissigste Altersjahr überschritten haben. Bis zum vierzigsten Altersjahr kann der Beitritt ausnahmsweise gegen Nachzahlung der regelmässigen Einlagen von der Generaldirektion gestattet werden. Haftpflichtfälle sind von der Abfindung durch die Pensionskasse ausgeschlossen und werden ausschliesslich zu Lasten der Bahnbetriebsrechnung erledigt; immerhin hat die Pensionskasse für den Unterschied aufzukommen, falls deren Leistung grösser wäre, als die gesetzliche Haftpflichtentschädigung. Die Pensionen werden verabfolgt an Invalide, die nach mindestens fünfjähriger Dienstzeit dienstunfähig geworden sind, an deren Witwen und Waisen. Solche, die vor Ablauf von fünf Jahren dienstunfähig werden, erhalten eine einmalige Abfindung, die von 50% des anrechenbaren Jahresverdienstes im ersten Dienstjahre auf 150% im angetretenen fünften Dienstjahre steigt; Witwen erhalten die Hälfte dieser Abfindung, Waisen unter 18 Jahren dazu noch ein Fünftel oder, wenn keine Witwe da ist, die Hälfte. Bei vorübergehender Arbeitsunfähigkeit wird für die drei ersten Monate der Gehalt von der Betriebskasse voll bezahlt; von der Pensionskasse für weitere drei Monate 75% und für höchstens sechs

weitere Monate 50%. Dauert die Erkrankung länger, so tritt Pensionierung ein. Wenn ein Kassenmitglied nach Ablauf von fünf Dienstjahren ledig oder als Witwer ohne Kinder stirbt und bedürftige Eltern oder bedürftige erwerbsunfähige Geschwister hinterlässt, beziehen diese während der Dauer der Bedürftigkeit 30% der statutarischen Pension. Ausserdem erhalten die Hinterlassenen eines verstorbenen Mitgliedes ein Sterbegeld von 100 Fr. Bei der Verwaltung der Pensionskasse sind die Beamten und Angestellten beteiligt durch Vertretung in den Hülfskassenkommissionen bei der Generaldirektion und bei den Kreisdirektionen durch je zehn Mitglieder und zehn Ersatzmänner, sowie durch Ernennung von je vier Delegierten durch die Hülfskassenkommission zur jährlich mindestens einmal zusammentretenden Delegiertenversammlung. Erstere bewilligen die in den Statuten vorgesehenen Entschädigungen und Pensionen und können mit Begutachtung besonderer die Beamtenversicherung betreffenden Fragen beauftragt werden. Letzterer werden die von der Generaldirektion den Bundesbehörden einzureichende Jahresrechnung, die Bilanz und der Jahresbericht von der Hülfskassenverwaltung zur Äusserung vorgelegt, ebenso ein Verzeichnis der Anlage der Gelder der Pensionskasse; auch sie hat ihr von der Generaldirektion vorgelegte besondere Fragen der Beamtenversicherung zu begutachten; sie ist befugt, Anregungen wegen der allgemeinen Verwaltung der Pensionskasse und Abänderung der Statuten zu machen.

Das Vermögen der Pensionskasse, in die die Aktiven der früheren Pensions- und Hülfskassen der verstaatlichten Bahnen eingeworfen worden sind, ist von Ende 1907 bis Ende 1911 von 58,710,083 Fr. auf 87,129,718 Fr. gestiegen. Dieses Vermögen reicht aber nicht hin zur Deckung der versicherungstechnischen Ansprüche an die Kasse; das versicherungstechnische Defizit betrug vielmehr bei Übernahme der Verpflichtungen der Hülfskassen der damals verstaatlichten Bahnen Ende 1907 23,166,244 Franken und Ende 1911 25,882,891 Fr., obwohl die Bundesbahnverwaltung zu dessen Tilgung einen jährlichen Zuschuss von 915,000 Fr. und seit 1912 von 1,100,000 Fr. leistet. Wenn die Erfahrungen einer längern Periode vorliegen werden, dürften

weitere Massnahmen zur Sanierung der Kasse nicht zu vermeiden sein. Die Hülfs- und Pensionskasse der Gotthardbahn ist mit der der Bundesbahnen noch nicht vereinigt. Deren versicherungstechnisches Defizit soll nach der Bewertung durch eine vom Bundesgericht ernannte Kommission von Sachverständigen 4 Millionen Franken betragen; eine von der Hülfskassenverwaltung der Bundesbahnen vorgenommene Berechnung hat eine wesentlich höhere Summe ergeben.

Ähnlich eingerichtete Pensions- und Hülfskassen bestehen bei: Bern-Neuenburg-Bahn, Emmenthalbahn, Neuenburger Jurabahn, Seethalbahn, Martigny-Châtelard, Montreux-Berner Oberlandbahn, Rhätische Bahn und Rigibahn; andere Gesellschaften haben sogenannte Dienstalterskassen mit beschränkteren Leistungen eingerichtet.

Für die Arbeiter sind Krankenkassen gegründet worden. Die am 1. Mai 1910 in Wirksamkeit getretene Kranken- und Hülfskasse für die ständigen Arbeiter der Bundesbahnen stellt einen wesentlichen Fortschritt gegenüber den von den verstaatlichten Bahnen übernommenen Krankenkassen dar. Diese waren Krankenkassen im engeren Sinne und gewährten nur Krankengeld und ärztliche Hülfe für den Fall der Krankheit und auch dieses nur für eine beschränkte Zeit. Einzig die Krankenkasse der Jura - Simplon - Bahn kannte neben der Krankenversicherung auch eine Versicherung im Invaliditäts- und im Todesfalle in beschränktem Umfang. Der Verwaltungsrat hatte für die nicht der letztgenannten Kasse angehörenden Arbeiter mit Beschluss vom 23. April 1903 in der Weise vorläufig Abhülfe getroffen, dass arbeitsunfähig gewordenen Arbeitern mit wenigstens fünfzehnjähriger Dienstzeit eine Unterstützung von Fr. 1. 50 für den Tag gewährt wurde.

Die einheitliche Krankenkasse der Bundesbahnen sorgt in erster Linie für die Krankenversicherung. Die Kassenmitglieder haben vom dritten Tage der Erkrankung an Anspruch auf ein tägliches Krankengeld in der Höhe von 75% des entgangenen Tagesverdienstes für eine Krankheitsdauer bis zu sechs Monaten und von 50% für weitere sechs Monate. Als entgangener Tagesverdienst gilt der Tagesverdienst bei voller Arbeitszeit zur Zeit

der Erkrankung. Ausserdem besteht der Anspruch auf unentgeltliche ärztliche Behandlung oder Spitalverpflegung sowie auf unentgeltliche Verabfolgung der notwendigen Heilmittel, und zwar auf eine Dauer von höchstens zwölf Monaten. Die ärztliche Behandlung muss durch einen Kassenarzt stattfinden. Als Kassenarzt gilt aber jeder in der Schweiz diplomierte Arzt, der den von der Kasse für das Honorar bei Konsultationen und Hausbesuchen anerkannten Tarif sowie die Instruktionen für die Organisation des ärztlichen Dienstes anerkennt. Andere diplomierte Ärzte dürfen beigezogen werden; sie werden aber auch nur nach dem genannten Tarif entschädigt. Falls die Beiziehung von Spezialisten nötig wird, erhalten diese volle Vergütung. Auf Anordnung des behandelnden Arztes haben die Kassenmitglieder Anspruch auf unentgeltliche Verpflegung in einer mit den Bundesbahnen im Vertragsverhältnis stehenden öffentlichen oder privaten Heilanstalt. Die notwendigen Heilmittel sind aus einer Kassenapotheke zu beziehen, d. h. aus einer staatlich anerkannten Apotheke, die für die Lieferung von Arzneimitteln den von den Bundesbahnen aufgestellten Tarif anerkennt. Auf Anordnung des behandelnden Arztes werden ferner notwendige optische oder orthopädische Apparate, wic Brillen, Bruchbänder, künstliche Körperteile und dergl. unentgeltlich verabfolgt. Endlich werden Beiträge zu den Kosten eines notwendigen Aufenthaltes in einer Kuranstalt (Sanatorium) verabfolgt, in der Höhe von 2 Fr. täglich bis auf sechs Wochen und von 1 Fr. von da bis auf höchstens zwölf Wochen. Für Unverheiratete, die weder bedürftige Eltern oder Kinder, noch bedürftige Geschwister unterstützen, wird der Beitrag auf 1 Fr. und 75 Cts. herabgesetzt. Im Todesfall wird den Hinterbliebenen ein Sterbegeld von 80 Fr. bezahlt.

Die Kassenmitglieder sind auch gegen Invalidität und Todesfall versichert. Solche, die das zehnte Dienstjahr zurückgelegt, aber das fünfzehnte noch nicht erreicht haben, beziehen eine einmalige Abfindung, die im angetretenen elften Dienstjahre 40% des Jahresverdienstes beträgt und bis auf 80% im angetretenen fünfzehnten Dienstjahre steigt. Witwen fällt die Hälfte und Waisen unter 18 Jahren die andere Hälfte dieser

Abfindung zu. Nach zurückgelegtem fünfzehnten Dienstjahre werden lebenslängliche Pensionen gezahlt, die mit Fr. 1. 50 für den Tag beginnen und bis zum zurückgelegten fünfundzwanzigsten Dienstjahr um je 5 Cts. steigen, von da an bis zum zurückgelegten dreissigsten Dienstjahre um je 10 Cts. für den Tag und somit von da an Fr. 2. 50 ausmachen. Bedürftigen Familienvätern kann durch besonderen Beschluss der zuständigen Krankenkassenkommission ausnahmsweise ein erhöhter Beitrag zu den notwendigen Kur- oder sonstigen Krankenkosten bewilligt werden, wenn die Krankenversicherung Überschüsse zeigt, die zu diesem Zwecke einem besonderen Fonds zugewiesen werden.

Die Mittel für die Krankenversicherung werden aufgebracht durch eine Einlage der Kassenmitglieder in der Höhe von 3% des anrechenbaren Jahresverdienstes; die Bundesbahnverwaltung leistet einen regelmässigen Beitrag von 1% und deckt etwaige Ausfälle. An die Invaliden- und Todesversicherung leisten die Kassenmitglieder nur einen Beitrag in der Höhe von 1 % des Jahresverdienstes; der erforderliche Rest wird von der Bundesbahnverwaltung eingeschossen. Nach der Wahrscheinlichkeitsrechnung werden die Beiträge der Bundesbahnen an letztere Versicherung mit 199,000 Fr. im Jahr beginnen und nach 40 Jahren den Höhepunkt mit jährlich 444,000 Fr. erreichen; sie haben 1911 201,981 Fr. betragen.

An der Verwaltung der Krankenkassen sind die Kassenmitglieder beteiligt durch Ernennung von je sechs Mitgliedern und sechs Ersatzmännern der Krankenkassenkommissionen, die für jede Kreiskrankenkasse und jede Werkstätte gebildet sind. Sie beschliessen über die Ausrichtung der statutarischen Entschädigungen und bezeichnen die erforderliche Zahl von Krankenbesuchern aus der Mitte der versicherten Arbeiter. Sie wählen je zwei Delegierte in die Delegiertenversammlung der Krankenkassenkommissionen. Die Befugnisse der Delegiertenversammlung und der Krankenkassenkommissionen sind im übrigen die gleichen wie die der Hülfskassenkommissionen bei der Pensionskasse. Da die Krankenkasse erst am 1. Juli 1910 in Wirksamkeit getreten ist, so lässt sich über deren finanzielle

Ergebnisse vorläufig nur sagen, dass im ersten Halbjahr die Krankenversicherung einen Überschuss von rund 78,300 Fr. zeigt, die Invaliden- und Todesversicherung dagegen einen von der Bundesbahnverwaltung gedeckten Ausfall von 63,200 Fr. und für das Jahr 1911 die Krankenversicherung einen Ausfall von 47,914 Fr., die Invaliden- und Sterbeversicherung einen solchen von 201,981 Fr.

Die Krankenkassen der Privatbahnen dienen ausschliesslich der Krankenversicherung und beruhen daher auf dem System des Umlageverfahrens; die jährlichen Einnahmen und Ausgaben sollen sich decken. Die Einlagen in die Kassen und deren Leistungen sind verschieden bemessen.

Die Pensions-, Hülfs- und Krankenkassen der schweizerischen Bahnen (Normalspurbahnen, Schmalspurbahnen und Zahnradbahnen) zählten 1911 zusammen 39,142 beitragspflichtige Mitglieder und 13,309 Unterstützte. Deren Einnahmen betrugen 22,276,406 Fr., wovon die Beiträge der Bahnverwaltungen 12,681,909 Fr. ausmachen, die Ausgaben 6,517,366 Fr., der Vermögensbestand (vorhandenes Deckungskapital) belief sich Ende 1911 auf 115,323,185 Fr.

b) Andere Begünstigungen.

Unter den andern Begünstigungen für das Personal sind vorerst die Freikarten zu erwähnen. An Beamte der Bundesbahnen sind im Jahre 1911 1497 Jahresfreikarten abgegeben worden, davon 369 gültig für das ganze Bundesbahnnetz und 1128 gültig für die Linien einzelner Kreise. Die nicht mit Jahresfreikarten bedachten Beamten und ständigen Arbeiter haben Anspruch auf Gewährung von Freifahrtscheinen für zwölf einzelne Fahrten. Zufolge der Vereinbarungen mit anderen Transportanstalten kann freie Fahrt auch auf diesen bewilligt werden. Zwei Freifahrtscheine im Jahr für einzelne Fahrten werden auch an die Familienmitglieder der Beamten, Angestellten und Arbeiter abgegeben. Die Zahl der 1911 von den Bundesbahnen ausgegebenen Freifahrtscheine beträgt 354,105.

Neben den Freifahrten besteht die Einrichtung der Beamtenbillette. Beamten, Angestellten und Arbeitern sowie

deren Familienangehörigen werden sogenannte Beamtenbillette in unbeschränkter Zahl zum Preise von einem Fünftel der Taxe einfacher Fahrt abgegeben.

In der Abgabe von Abonnementen zu ermässigter Taxe sind verschiedene, von einander abweichende Vorschriften vorhanden. Beamte, Angestellte, Arbeiter und Lehrlinge, denen gestattet worden ist, ausserhalb ihres Dienstortes zu wohnen, erhalten Abonnementsbillette zur täglichen Fahrt vom Wohnort zum Dienstort für ein, drei, sechs und zwölf Monate zu einem reduzierten Preise der gewöhnlichen tarifmässigen Abonnementstaxe; ferner die Arbeiter Arbeiterabonnemente vom Wohnsitz zum Orte, wo sie beschäftigt werden, und endlich die Kinder von Beamten, Angestellten und Arbeitern für Reisen zum Schulbesuche oder zur Erlernung eines Berufes Schülerabonnemente, ebenfalls zu herabgesetzter Taxe.

Die Benutzung der Krankenwagen ist dem Personal der Bundesbahnen für sich und seine Familienmitglieder zu einem Drittel der tarifmässigen Gebühren gestattet. Die Leichen verstorbener Beamten, Angestellten und Arbeiter werden unentgeltlich, die ihrer Familienmitglieder zu einem Drittel der tarifmässigen Taxe befördert.

Beim Eintritt in den Dienst, bei Versetzung von einem Dienstort an einen anderen, beim Austritt aus dem Dienst und bei Verheiratung wird den Beamten und Angestellten in der Regel frachtfreier Transport des Hausrates bewilligt.

Die Unterkunftslokale zum Übernachten und zum vorübergehenden Aufenthalt am Tage für das Fahr- und Zugspersonal auf den Depotstationen werden nach und nach verbessert und namentlich beim Umbau der Bahnhöfe auf Einrichtung gesunder und bequemer Räume Bedacht genommen. Auch die Bade- und Wascheinrichtungen für das Personal werden stetig vermehrt.

Die Abgabe von Erfrischungen zur warmen Jahreszeit und von warmen Getränken im Winter an das Personal zu Selbstkosten oder noch billiger wird weiter entwickelt und den jeweiligen lokalen Verhältnissen angepasst. Es ist auch durch besondere Speiseanstalten oder durch Abmachungen mit

Bahnhofwirtschaften dafür gesorgt, dass Mahlzeiten zu angemessenem Preise abgegeben werden.

c) Unterstützung von Baugenossenschaften.

In neuerer Zeit wird die Gründung von Baugenossenschaften des Personals für den Bau billiger Wohnungen unterstützt. So bewilligen die Bundesbahnen gemäss Beschluss des Verwaltungsrates vom 28. April 1911 aus den verfügbaren Mitteln der Pensions- und Hülfskasse an Baugenossenschaften, die sich zum Bau von Wohnhäusern zur Vermietung an das Personal bilden, Darlehen unter folgenden Bedingungen:

1. Eine finanzielle Unterstützung wird gewährt, wenn sich am Platze, wo die Baugenossenschaft gebildet wird, für das Personal eine erhebliche Wohnungsnot fühlbar macht.

2. Die Genossenschaft muss lebensfähig und die Aufbringung der Mittel zur Bestreitung des Grunderwerbs und der Bauausführung muss gesichert sein. Jede Genossenschaft, die ein Darlehensgesuch einreicht, hat an der Hand eines genauen Vorschlages darzutun, dass nach Fertigstellung der genossenschaftlichen Wohnungen die laufenden jährliehen Betriebseinnahmen zur Deckung der laufenden jährlichen Betriebsausgaben, einschliesslich Verzinsung und Tilgung der Darlehen, ausreichen.

3. Die Darlehen dürfen im Maximum den Betrag des Unterschiedes zwischen zwei Drittel der Grunderwerbungs- und Baukosten, die die Genossenschaft bei Dritten aufzunehmen hat, und 90% der nämlichen Kosten erreichen; die Genossenschaft hat nachzuweisen, dass die restlichen 10% bereits einbezahlt sind.

4. Die Genossenschaft entrichtet den Bundesbahnen für Verzinsung und Abzahlung eine feste Annuität von 4½% des geliehenen Kapitals, gleich einer jährlichen Verzinsung zu 4%*) und einer anfänglichen Abzahlung von ½%.

*) Durch spätern Beschluss ist die Festsetzung der Höhe des Zinsfusses der Generaldirektion überlassen, in Berücksichtigung der jeweiligen Geldverhältnisse.

5. Die Darlehen werden durch Hypotheken im zweiten Range auf den Liegenschaften der Genossenschaft sichergestellt.

6. Gegenteilige Vereinbarung vorbehalten, sind die Darlehen von beiden Seiten und zu jeder Zeit, unter Berücksichtigung der gesetzlichen Kündigungstermine, kündbar. Wenn die Genossenschaft ihre Liegenschaften ganz oder teilweise veräussert, werden die Darlehen sofort fällig. Ebenso werden die Darlehen sofort fällig, wenn die Gebäude nicht in gutem Zustande unterhalten werden. Bei der Veräusserung einer Liegenschaft an einen Genossenschafter bleibt die Genossenschaft gleichwohl Schuldnerin des von den Bundesbahnen für diese Liegenschaft bewilligten Darlehens. In diesem Falle ist die Genossenschaft verpflichtet, den vom Käufer zu ihren Gunsten errichteten Schuldbrief im zweiten Range an Stelle der Hypothek als Sicherheit zu hinterlegen.

7. Die mit Hypotheken belasteten Häuser sollen gegen Feuerschaden versichert sein. In den Kantonen ohne obligatorische Gebäudeversicherung soll den Bundesbahnen der Nachweis über den Abschluss einer Versicherung und die Entrichtung der Prämien erbracht werden. Im Falle eines Feuerschadens wird über die von der Versicherung ausbezahlten Entschädigungen nach den gesetzlichen Vorschriften verfügt.

8. Die Bundesbahnen bewilligen in keinem Falle Baukredite oder Garantieleistungen für solche.

9. Die Genossenschaft muss gesetzlich konstituiert und im Handelsregister eingetragen sein.

10. Die Statuten der Genossenschaft müssen folgende Bedingungen enthalten:

a) Zweck der Genossenschaft soll der Bau billiger und gesunder Wohnhäuser für ihre Mitglieder innerhalb oder in nächster Nähe des Genossenschaftssitzes sein.

b) Die Genossenschaft muss wenigstens 30 Mitglieder zählen. Der Geschäftsanteil jedes Genossenschafters darf nicht unter 300 Fr. betragen.

c) Die Mitgliedschaft kann nur von im aktiven Dienst stehenden oder pensionierten Beamten, Angestellten und Arbeitern oder deren Hinterlassenen erworben werden.

d) Die Wohnungen sollen an die Genossenschafter vermietet sein, doch sollen wenigstens zwei Drittel für die im aktiven Dienste stehenden Mitglieder vorbehalten bleiben.

e) In den Gebäuden der Genossenschaft soll jeder Ausschank von alkoholhaltigen Getränken verboten sein.

f) Die Genossenschaft darf nur in ganz ausnahmsweisen Fällen, nach Beschluss der Genossenschaftsversammlung und unter der Bedingung des Ausschlusses jeglicher Spekulationsabsicht, ihre Liegenschaften veräussern.

g) Die Genossenschaft soll ihre Gebäulichkeiten immer in einem guten baulichen Zustand erhalten.

h) Die Genossenschaft ist zur Anlage eines Reservefonds verpflichtet, in den neben Geschenken, Legaten und Eintrittsgeldern 25% des reinen Jahresergebnisses fliessen sollen. Dieser Reservefonds ist bis auf wenigstens 10% des in der Bilanz eingestellten Wertes der Liegenschaften der Genossenschaft zu bringen und zu erhalten. Von den verbleibenden 75% des reinen Jahresertrages darf auf die Anteilscheine eine Dividende von höchstens 4½% verteilt werden.

i) Die Auflösung der Genossenschaft soll sich nach den gesetzlichen Bestimmungen vollziehen. Nach Bezahlung der Schulden werden den Genossenschaftern ihre Anteilscheine zum Nennwerte zurückbezahlt. Der verbleibende Aktivsaldo fliesst in die Pensions- und Hülfskasse der schweizerischen Bundesbahnen.

k) Die Generaldirektion ist berechtigt, ein Mitglied in den Vorstand und in die Kontrollstelle zu wählen.

11. Die Genossenschaft ist gehalten, der Generaldirektion sämtliche Jahresberichte, Rechnungen und Bilanzen einzusenden. Sie ist ferner verpflichtet, sie von allen Angelegenheiten, die den Geschäftsgang der Genossenschaft ungünstig

beeinflussen könnten, sofort in Kenntnis zu setzen. Die Bundesbahnverwaltung hat das Recht, jederzeit sofortige Auskunft über den Geschäftsgang zu verlangen.

Auf dieser Grundlage haben sich bereits Baugenossenschaften in St. Gallen, Olten, Luzern, Erstfeld und Zürich gebildet.

Von andern Bahnverwaltungen ist eine ähnliche Unterstützung von Baugenossenschaften ihres Personals geplant, so von der Emmenthalbahn.

VI. Ausländische Bahnen in der Schweiz und schweizerische Bahnen im Ausland.

Der Anschluss der schweizerischen Eisenbahnen an das Bahnnetz des Auslandes erforderte die Vereinbarung zahlreicher Übereinkommen zwischen den Behörden der Schweiz und denen der Grenzstaaten. Diese heute noch geltenden Staatsverträge wurden jeweilen vom Bundesrate abgeschlossen und von der Bundesversammlung genehmigt.

Der Staatsvertrag zwischen der Schweiz und dem Grossherzogtum Baden vom 27. Juli und 11. August 1852 ordnete die Bedingungen der Weiterführung der Badischen Rheintalbahn Basel—Konstanz über schweizerisches Gebiet durch die Kantone Baselstadt und Schaffhausen, behufs Erstellung einer ununterbrochenen Hauptbahn von Mannheim nach dem Bodensee; die Badische Bahn hatte dem Bundesrat einen Ausweis über die Baukosten zu leisten; gegenseitig wurde auf die Erhebung von Transitgebühren und anderen Auflagen verzichtet; in den Bahnhöfen Basel und Schaffhausen waren besondere Lokale für den Schweizerzoll und die Post zur Verfügung zu stellen; die Bahn muss die Kreuzung der Linie für öffentliche Werke gestatten, doch sind die erforderlichen Anlagen zu erstellen zur Sicherung ungehinderten Betriebes; die Bahn hat die Bahnwärter zur Überwachung neuer Übergänge auf ihre Kosten zu stellen; den eidgenössischen und kantonalen Kontrollbeamten ist der freie Zutritt zur Bahn zu gestatten; für den Bahndienst sind auch schweizerische Beamte zu ernennen, insbesondere sind auf Schweizergebiet als Bahnwärter und andere niedere Bedienstete vorzugsweise Schweizer anzustellen; Wünsche eines Staates auf Enthebung von Beamten sind beidseitig tunlichst zu berücksichtigen. Für den Personen- und Güterverkehr wird die Gleichbehandlung beider Länder zugesichert. Truppentransporte sind nur zu besondern Bedingungen gestattet (die Gewehre dürfen nicht geladen sein, die Bajonette dürfen nicht aufgepflanzt werden, fliegende Fahnen

und klingendes Spiel sind ausgeschlossen); aus Gründen der Sicherheitspolizei und der Gesundheitspolizei dürfen die Stationen abgeschlossen werden. Nach Ablauf von fünfundzwanzig Betriebsjahren kann der Rückkauf angemeldet werden, nach je fünfjähriger Voranzeige; zu ersetzen sind die rechnungsgemäss nachgewiesenen Anlagekosten unter Abzug des Minderwertes der einer Abnutzung oder Fäulnis unterworfenen Teile. Die Ratifikation dieses Staatsvertrages durch die Bundesversammlung erfolgte am 17./21. März 1853. Für die Weiterführung der Linie durch den Kanton Schaffhausen wurde noch ein besonderer Vertrag vom 30. Dezember 1858 abgeschlossen, der am 28. Januar 1859 die Zustimmung der Bundesversammlung erhielt.

Die Einführung der Badischen Wiesentalbahn in den Kanton Basel-Stadt wurde auf Grundlage des Staatsvertrages von 1852 von dessen Regierung mit Übereinkunft vom 26. Juni 1860 gestattet, der durch Bundesratsbeschluss vom 1. Oktober 1860 genehmigt wurde. Die bezüglichen Zollverhältnisse wurden durch eine Vereinbarung vom 27. März 1863 geregelt, die der Bundesrat am 10. Juni 1863 guthiess. Eine weitere Vereinbarung vom 10. März 1870 erforderte die Erweiterung des Badischen Hauptbahnhofes Basel mit Erstellung eines Rangier- und Werkstättebahnhofes am 10. März 1870, vom Bundesrat ratifiziert am 29. Juli 1870.

Der Staatsvertrag zwischen der Schweiz und dem Grossherzogtum Baden vom 10. Dezember 1870, von der Bundesversammlung genehmigt am 23. Dezember, ordnete die Einführung der Linie Romanshorn—Konstanz der Nordostbahn (Thurgauische Seetalbahn) in den Badischen Bahnhof Konstanz und der vom 24. Mai 1873, von der Bundesversammlung ratifiziert am 17. Juli 1873, die Verbindung der beiderseitigen Eisenbahnen bei Singen und bei Konstanz durch den Anschluss einer Eisenbahn von Winterthur über Etzweilen, Ramsen nach Singen und ihrer Abzweigung auf dem linken Rheinufer nach Konstanz (Schweizerische Nationalbahn). Die Grenzübergangspunkte sind im gegenseitigen Einvernehmen zu bestimmen; im übrigen stellen die Regierungen die Baupläne auf ihrem Gebiet nach freiem Ermessen fest. Da der Betrieb

der Linien ein einheitlicher sein soll, wird Baden die Konzession auch für sein Gebiet dem Inhaber der Konzession für die schweizerischen Strecken erteilen. Die Badische Bahn wird die Anschlussbahnhöfe Singen und Konstanz ganz auf ihre Kosten angemessen erweitern, wogegen für deren Mitbenützung von der schweizerischen Bahn ein jährlicher Mietzins und Unterhaltungsbeitrag zu bezahlen ist. Für den Personenverkehr ist Wagenwechsel ausgeschlossen; mindestens dreimalige Verbindung im Tag ist vorgeschrieben. Es dürfen weder in Ansehung der Beförderung noch hinsichtlich der Abfertigung der Personen Unterschiede gemacht werden, und die aus dem Gebiet eines Staates in das des andern übergehenden Transporte dürfen auf keine Weise ungünstiger behandelt werden, als die, welche die Landesgrenze nicht überschreiten. Baden behält sich auch hier vor, den Betrieb auf fünfjährige Kündigung selbst zu übernehmen, jedoch erst nach Ablauf von fünfundzwanzig Betriebsjahren. Zu vergüten sind in diesem Fall die rechnungsgemäss nachgewiesenen Anlagekosten, nach alleinigem Abzug des Minderwertes der einer Abnutzung oder Fäulnis unterworfenen Teile. Auf Badischem Gebiet ist die Bahngesellschaft den Bestimmungen der Reichsgesetzgebung und den gleichen Anordnungen der Reichsgewalt unterworfen wie die Badischen Staatsbahnen, insbesondere bezüglich Reichspost, Telegraph und Militärtransporten. Für die zollamtliche Abfertigung sind besondere Vorschriften erlassen, unter Verlegung der laut Übereinkommen vom 24. September 1862 für die Schaffhausen—Konstanzerbahn in Thayngen errichteten Zollabfertigungsstelle nach dem Bahnhof Singen.

In ähnlicher Weise regelt der Staatsvertrag vom 21. Mai 1875 die Bahnanschlüsse an die Badische Staatsbahn bei Schaffhausen und Stühlingen.

Ein Staatsvertrag mit dem Deutschen Reich vom 21. Juni 1906 ordnet die Anschlussverhältnisse der Eisenbahnverbindung zwischen Pfetterhausen und Bonfol.

Mit dem Königreich Bayern und dem Kaiserreich Österreich-Ungarn war schon am 6. August 1865 ein Staatsvertrag

abgeschlossen worden über Erstellung einer Eisenbahn von Lindau über Bregenz nach St. Margrethen und von Feldkirch nach Rüti; er wurde von der Bundesversammlung am 15. November 1865 genehmigt, jedoch am 27. August 1870 ersetzt durch einen neuen Staatsvertrag, dem auch das Fürstentum Lichtenstein beitrat, der statt der Linie Feldkirch-Rüti eine solche Feldkirch—Buchs in Aussicht nahm. Deren Betrieb wurde der Vorarlbergerbahn übertragen, die später mit der Arlbergbahn vereinigt wurde. Die Bundesversammlung genehmigte diesen neuen Vertrag am 23. Dezember 1870.

Ein besonderes Übereinkommen zwischen der Schweiz und Österreich-Ungarn vom 9. März 1906 über die Zollabfertigung im Eisenbahnverkehr stellt erleichternde Vorschriften über die Zollbehandlung der Eisenbahnzüge im Güter-, Personen- und Gepäckverkehr in den Grenzstationen auf.

Mit Frankreich war die Einführung der Elsässerbahn nach Basel zu ordnen. Mit Bundesratsbeschluss vom 10. November 1858 waren die Bestimmungen der Konzession der schweizerischen Centralbahn vom 30. Oktober 1858 auf die Verbindungsbahn zwischen dem Centralbahnhof Basel und der auf baselstädtischem Gebiet in den St. Johann-Bahnhof ausmündenden französischen Ostbahn anwendbar erklärt worden. Diese Rechtsverhältnisse wurden geändert, als nach dem Übergange des Elsasses an das Deutsche Reich das Verbindungsstück durch Beschluss der Generalversammlung der französischen Ostbahn am 30. April 1873 der schweizerischen Centralbahn abgetreten wurde und durch Bundesbeschluss vom 17. Juni 1873 die Übertragung der Konzession an die Centralbahn erfolgte. Der Betrieb dieses Bahnstückes wurde durch die Centralbahn den Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen verpachtet. Nachdem durch Übereinkommen zwischen dem Regierungsrat von Basel-Stadt und der Centralbahn vom 31. Juli 1897 die Verlegung der Elsässerlinie und der Bau einer Güterstation zu St. Johann vereinbart worden war, wurde zwischen dem Direktorium der Centralbahn und der Kaiser-

lichen Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen am 12. Dezember 1901 ein neuer Vertrag über die Verpachtung der neuen Bahnstrecke St. Johann—Hauptbahnhof Basel und die gemeinschaftliche Benützung des Hauptbahnhofes in Basel und der Güterstation St. Johann abgeschlossen, der am 25. Juni 1902 von der Bundesversammlung genehmigt wurde. Die Bundesbahnen sind mit Zustimmung der Bundesversammlung in dieses Vertragsverhältnis eingetreten.

Die früher bestandenen Vertragsverhältnisse mit der Paris-Lyon-Mittelmeerbahn über Eigentum und Betrieb des Bahnhofes Genf-Cornavin und der Linie Genf—La Plaine sind aufgehoben durch die in Abschnitt X des I. Teiles dargestellten Staatsverträge über deren Rückkauf durch den Bund. Zu erwähnen ist noch, dass ein im Jahre 1893 versuchter Rückkauf, über den zwischen der Paris-Lyon-Mittelmeerbahn einerseits und der Eidgenossenschaft, dem Kanton Genf und der Jura-Simplon-Bahn eine Verständigung erzielt worden war, am Widerstande der französischen Regierung scheiterte.

Der Anschluss der vom Kanton Genf erbauten Bahn von Genf—Eaux-Vives nach Annemasse an das Bahnnetz der Paris-Lyon-Mittelmeerbahn auf französischem Gebiet ist geordnet durch den Staatsvertrag vom 14. Juni 1881. Mit dem Betriebe dieser Linie durch die Paris-Lyon-Mittelmeerbahn haben sich einverstanden erklärt die Bundesversammlung am 24. März 1885 und das französische Parlament durch Dekret vom 27. Februar 1886.

Durch Übereinkunft mit Frankreich vom 14. Juni 1881 ist der Anschluss einer Eisenbahn von Besançon nach Locle über Morteau und Col des Roches an die Neuenburger Jurabahn geregelt und durch Übereinkunft vom 27. Februar 1882 die Erstellung einer Eisenbahn durch die Paris-Lyon-Mittelmeerbahn von Thonon nach Bouveret über St. Gingolph.

Die Weiterführung der Schmalspurbahn Bossey—Veyrier nach Genf ist geordnet durch die Übereinkunft vom 27. Februar 1882.

Durch Verträge zwischen den Bahngesellschaften der französischen Ostbahn und der Paris - Lyon - Mittelmeerbahn

einerseits und den schweizerischen Bahngesellschaften (Jura-Simplon-Bahn und Neuenburg-Jurabahn) wurden die Anschlussverhältnisse an die Bahnhöfe Delle, Morteau, Pontarlier und Vallorbe festgesetzt; diese Verträge sind von den Bundesbahnen gekündigt, da die veränderten Verhältnisse eine Neuordnung verlangen.

Über die wichtigen Verträge betreffend den Simplon und die Zufahrtslinien zu demselben ist in Abschnitt VII und X des I. Teiles berichtet.

Zu erwähnen sind noch die Staatsverträge über den Anschluss der Bahn Martigny—Vallorcine (—Châtelard) und Nyon—Crassier (—Divonne) an die französischen Bahnen vom 16. Dezember 1908.

Die mit Italien abgeschlossenen Staatsverträge über den Anschluss der Gotthardbahn an die italienischen Bahnen in Chiasso und Pino bezw. Luino und der Simplonbahn in Iselle und Domodossola sind in den Abschnitten III und X des I. Teiles besprochen.

Ende 1911 gehörten folgende in der Schweiz gelegene Bahnstrecken ausländischen Bahnverwaltungen und wurden von ihnen betrieben:

	Eigentümer	Baulänge	Betriebslänge
Genf—La Plaine	P.-L.-M.	16,539	15,344
Leopoldshöhe—Basel—Grenzach .	Bad. Staatsbahnen	5,629	5,629
Basel—Stetten	"	4,319	6,566
Erzingen—Schaffhausen—Thayngen	"	28,968	28,968
St. Margrethen—Lustenau . . .	Österr. Staatsbahnen	1,298	1,604
Buchs—Schaan(—Feldkirch) . .	"	1,066	1,189
		57,819	59,300

Von ausländischen Bahnverwaltungen wurden in der Schweiz folgende schweizerischen Unternehmungen gehörende Linien betrieben:

	Eigentümer	Betrieben von	Baulänge	Betriebslänge
Bouveret—St. Gingolph	Bundesbahnen	P.-L.-M.	3,976	4,051
Genf—Annemasse . .	Kanton Genf	"	4,177	3,992
Locle—Col-des-Roches	" Neuenburg	"	2,477	2,477
Basel—St. Ludwig . .	Bundesbahnen	Elsass-Lothringer Bahnen	4,395	5,266
Chiasso—Grenze . .	"	Ital. Staatsbahnen	236	236
			15,261	16,022

Dagegen haben schweizerische Bahnen folgende ihnen gehörende Bahnen im Ausland betrieben:

	Betrieben von	Baulänge	Betriebslänge
Simplon—Grenze—Iselle.	Bundesbahnen	10,966	10,966
Lotstetten—Altenburg	"	8,182	8,182
Ramsen—Singen	"	6,313	6,830
Campocologno—Tirano	Berninabahn	2,550	2,550
Flühen—Rodersdorf	Birsigtalbahn	3,011	3,011
		31,022	31,539

Ferner betrieben schweizerische Bahnverwaltungen folgende Strecken ausländischer Bahnen im Ausland:

	Eigentümer	Betrieben von	Betriebslänge
Iselle—Domodossola . . .	Ital. Staatsbahnen	Bundesbahnen	19,068
Crassier—Divonne	P.-L.-M.	"	3,202
Vallorbe—Pontarlier . . .	"	"	22,769
Verrières—Pontarlier. . .	"	"	11,284
Grandcourt - Delle . . .	"	"	440
Koblenz—Waldshut . . .	Bad. Staatsbahnen	"	1,743
Emmishofen—Konstanz . .	"	"	509
Kreuzlingen—Konstanz . .	"	"	497
Pino—Luino	Ital. Staatsbahnen	"	14,640
Bonfol—Pfetterhausen . .	Elsass-Lothringer Bahnen	Pruntrut-Bonfol	2,681
Châtelard—Vallorcine . .	P.-L.-M.	Martigny-Châtelard	2,498
(Genf—)Veyrier—Collonges	Französische Gesellschaft	Genf-Veyrier	4,727
			84,058

Die Trambahnen sind in obigen Zusammenstellungen nicht erwähnt.

VII. Die Gesetzgebung über das Eisenbahnwesen.

Art. 26 der Bundesverfassung von 1874 lautet: „Die Gesetzgebung über den Bau und Betrieb der Eisenbahnen ist Bundessache." Von der ihm erteilten Kompetenz zur gesetzlichen Ordnung des schweizerischen Eisenbahnwesens hat der Bund umfangreichen Gebrauch gemacht. Seine legislatorische Tätigkeit bewegte sich in verschiedenen Richtungen. Vorerst war die rechtliche Grundlage zu schaffen, auf der sich die Bahngesellschaften organisieren und die ihnen gestellte volkswirtschaftliche Aufgabe erfüllen konnten. Dann waren die vielfachen rechtlichen Beziehungen zu ordnen, die zwischen den Bahnen und der ihre Dienste beanspruchenden Bevölkerung bestehen. Später bedingte die Vorbereitung und die Durchführung der Verstaatlichung den Erlass einer Reihe gesetzlicher Vorschriften für die schweizerischen Bundesbahnen.

1. Die rechtlichen Grundlagen der Eisenbahnen.

Grundlegend sind die Bestimmungen des Bundesgesetzes über den Bau und Betrieb der Eisenbahnen auf dem Gebiete der schweizerischen Eidgenossenschaft vom 23. Dezember 1872, deren Inhalt in Abschnitt IV des I. Teiles mitgeteilt ist. Voraussetzung des Bestandes einer Eisenbahngesellschaft ist die von der Bundesversammlung erteilte Konzession, die zum Bau und Betrieb einer Eisenbahn ermächtigt und die Bedingungen für den Betrieb des Transportgeschäftes feststellt. Seit 1873 sind diese Normen in Anlehnung an das Schema der sogenannten Normalkonzession festgesetzt, die zum ersten Mal für die Bahn Thun—Konolfingen angewendet wurde. Bestimmt wird die Dauer der Konzession, deren Ablauf für alle schweizerischen Bahnen übereinstimmend auf die Mitte des zwanzigsten Jahrhunderts angenommen ist. Der Sitz der Ge-

sellschaft wird bezeichnet. Die Fristen für Einreichung der vorschriftsmässigen technischen und finanziellen Vorlagen nebst den Statuten der Gesellschaft an den Bundesrat, sowie für den Beginn der Erdarbeiten und die Vollendung und Inbetriebsetzung der Linie werden festgelegt. Die Konzession schreibt vor, ob die Bahn normal- oder schmalspurig zu betreiben ist, ob mit Dampfbetrieb oder elektrisch, ob sie zu den Hauptbahnen oder Nebenbahnen zählt. Die Mehrheit der Direktion und des Verwaltungsrates oder weitern Ausschusses soll aus Schweizerbürgern bestehen, die ihren Wohnsitz in der Schweiz haben.

Den Bundesbeamten, denen die Überwachung der Bahn hinsichtlich der Bauten oder des Betriebes obliegt, ist jederzeit Einsicht von allen Teilen der Bahn und des Materials zu gestatten und das zur Untersuchung nötige Personal und Material zur Verfügung zu stellen. Der Bundesrat kann die Bestrafung und Entlassung von Beamten oder Angestellten verlangen, die in Ausübung ihrer Funktionen zu begründeten Klagen Anlass geben.

Die Zahl der Züge zur Beförderung der Personen und deren Fahrgeschwindigkeit wird bestimmt, ebenso das System der Personenwagen. Genaue Vorschriften bestehen für die Höhe der Taxen im Personen- und Güterverkehr (vergl. Abschnitt II). Wenn die Bahnunternehmung eine gewisse Anzahl Jahre nacheinander einen Reinertrag abwirft, der einen bestimmten Prozentsatz übersteigt, so ist das nach der Konzession zulässige Maximum der Transporttaxen verhältnismässig herabzusetzen. Ergeben sich dabei Anstände zwischen dem Bundesrat und der Gesellschaft, so entscheidet die Bundesversammlung. Es kann auch eine Erhöhung der Tarifansätze bewilligt werden, wenn der Ertrag des Unternehmens zur Deckung der Betriebskosten mit Inbegriff der Verzinsung des Obligationenkapitals nicht hinreicht.

Das Rückkaufsrecht ist sowohl dem Bunde als den Kantonen vorbehalten. In den vor dem Jahre 1873 von den Kantonen erteilten Konzessionen waren bei Anlass der Bundesgenehmigung die Rückkaufsbestimmungen formuliert worden, wie folgt: „Der Bund ist berechtigt, die konzedierte Eisenbahn

samt dem Material, den Gebäulichkeiten und den Vorräten, die dazu gehören, mit Ablauf des 15., 30., 45., 60., 75. und 90. Jahres, vom Tage des Beschlusses der Konzessionserteilung an gerechnet, gegen Entschädigung an sich zu ziehen, falls er die Gesellschaft jeweilen fünf Jahre zum voraus hievon benachrichtigt hat. — Kann eine Verständigung über die zu leistende Entschädigungssumme nicht erzielt werden, so wird die letztere durch ein Schiedsgericht bestimmt. Das Schiedsgericht wird so zusammengesetzt, dass jeder Teil zwei Schiedsrichter erwählt und von den letztern ein Obmann bezeichnet wird. Können sich die Schiedsrichter über die Person des Obmanns nicht einigen, so bildet das Bundesgericht einen Dreiervorschlag, aus welchem zuerst der Kläger und hernach der Beklagte je einen der Vorgeschlagenen zu streichen hat. Der Übrigbleibende ist Obmann des Schiedsgerichtes. — Für die Ausmittlung der zu leistenden Entschädigung gelten folgende Bestimmungen: *a)* Im Falle des Rückkaufes im 15., 30., 45. und 60. Jahre ist der 25fache Wert des durchschnittlichen Reinertrages derjenigen zehn Jahre, die dem Zeitpunkte, in dem der Bund den Rückkauf erklärt, unmittelbar vorangehen; im Falle des Rückkaufes im 60. Jahre der 22½fache, im Falle des Rückkaufes im 75. Jahre der 20fache und im Falle des Rückkaufs im 85. Jahre der 18fache Wert dieses Reinertrages zu bezahlen, immerhin jedoch in der Meinung, dass die Entschädigungssumme in keinem Falle weniger als das ursprüngliche Anlagekapital betragen darf. Von dem Reinertrage, welcher bei dieser Berechnung zu Grunde zu legen ist, sind übrigens Summen, welche auf Abschreibungsrechnung getragen oder einem Reservefonds einverleibt werden, in Abzug zu bringen. *b)* Die Bahn samt Zugehör ist jeweilen, zu welchem Zeitpunkte auch der Rückkauf erfolgen mag, in vollkommen befriedigendem Zustande dem Bunde abzutreten. Sollte dieser Verpflichtung nicht Genüge getan werden, so ist ein verhältnismässiger Betrag bei der Rückkaufssumme in Abzug zu bringen. — Streitigkeiten, welche hierüber entstehen möchten, sind durch das obenerwähnte Schiedsgericht auszutragen."

Nach dem Inkrafttreten des Eisenbahngesetzes von 1872

erstattete der Bundesrat der Bundesversammlung mit Botschaft vom 10. Juli 1873 betreffend Form und Inhalt der neu zu erteilenden Eisenbahnkonzessionen einen einlässlichen Bericht, in dem er auch die auf den Rückkauf bezüglichen Bestimmungen erörterte. Die Bundesversammlung formulierte dieselben wie folgt: „*a)* Der Rückkauf kann frühestens auf den 1. Mai 1903 und von da an jederzeit erfolgen. Vom Entschluss des Rückkaufes ist der Gesellschaft drei Jahre vor dem wirklichen Eintritt desselben Kenntnis zu geben. — *b)* Durch den Rückkauf wird der Rückkäufer Eigentümer der Bahn mit ihrem Betriebsmaterial und allen übrigen Zugehören. Immerhin bleiben die Drittmannsrechte hinsichtlich des Pensions- und Unterstützungsfonds vorbehalten. Zu welchem Zeitpunkte auch der Rückkauf erfolgen mag, ist die Bahn samt Zugehör in vollkommen befriedigendem Zustand dem Bunde, beziehungsweise dem Kanton abzutreten. Sollte dieser Verpflichtung kein Genüge getan werden und sollte auch die Verwendung des Erneuerungs- und Reservefonds dazu nicht ausreicden, so ist ein verhältnismässiger Betrag von der Rückkaufssumme in Abzug zu bringen. — *c)* Die Entschädigung für den Rückkauf beträgt, sofern letzterer bis 1. Mai 1918 rechtskräftig wird, den 25fachen Wert des durchschnittlichen Reinertrages derjenigen zehn Jahre, die dem Zeitpunkte, in welchem der Rückkauf der Gesellschaft notifiziert wird, unmittelbar vorangehen, sofern der Rückkauf zwischen dem 1. Mai 1918 und dem 1. Mai 1933 erfolgt, den 22½fachen Wert; wenn Rückkauf zwischen dem 1. Mai 1933 und dem Ablauf des Konzession (80 Jahre) sich vollzieht, den 20fachen Wert des oben beschriebenen Reinertrages, immerhin in der Meinung, dass die Entschädigungssumme in keinem Fall weniger als die nachgewiesenen erstmaligen Anlagekosten der bestehenden Einrichtungen, jedoch unter Abzug des Betrages des Erneuerungs- und Reservefonds, betragen darf. Bei Ermittlung der Anlagekosten und des Reinertrages darf lediglich die durch diesen Akt konzedierte Eisenbahnunternehmung mit Ausschluss aller andern etwa damit verbundenen Geschäftszweige in Betracht und Berechnung gezogen werden. *d)* Der Reinertrag wird gebildet aus dem ge-

samten Überschuss der Betriebseinnahmen über die Betriebsausgaben, zu welch letztern auch diejenigen Summen zu rechnen sind, welche auf Abschreibungsrechnung getragen oder einem Reservefonds einverleibt wurden. *e)* Im Falle des Rückkaufs im Zeitpunkte des Ablaufs der Konzession ist nach Wahl des Rückkäufers entweder der Betrag der erstmaligen Anlagekosten für den Bau und Betrieb oder eine durch bundesgerichtliche Abschätzung zu bestimmende Summe als Entschädigung zu bezahlen. *f)* Streitigkeiten, die über den Rückkauf und damit zusammenhängende Fragen entstehen möchten, unterliegen der Entscheidung des Bundesgerichtes."

Die neuern Konzessionen haben somit das System der alten beibehalten; nur wurde ausdrücklich bestimmt, wenn der Verpflichtung nicht Genüge geleistet werde, die Bahn samt Zugehör in vollkommen befriedigendem Zustande abzutreten, sei der Bestand des Erneuerungs- und Reservefonds abzuziehen, und falls auch diese zur Deckung nicht ausreichen, ein verhältnismässiger Betrag von der Rückkaufssumme in Abzug zu bringen. Falls eine Einigung über den Rückkaufspreis nicht möglich ist, steht der Entscheid nunmehr dem Bundesgerichte zu, während in den alten Konzessionen schiedsgerichtliche Erledigung vorgesehen war.

In den spätern Konzessionen, erstmals 1886, wurde die Bestimmung fallen gelassen, dass mindestens die Anlagekosten zu vergüten seien; es gilt nun ausschliesslich der Rückkauf auf Grundlage des Ertragswertes, des kapitalisierten Reinertrages. Für den Fall des Rückkaufes beim Auslaufen der Konzession wurde dem Bunde das Recht eingeräumt, die erstmaligen Anlagekosten oder nach seiner Wahl eine durch bundesgerichtliche Abschätzung zu bestimmende Summe zu vergüten. Gegen dieses Vorgehen der Bundesbehörden erhob der Regierungsrat des Kantons Bern mit Eingabe vom 21. Mai 1897 Beschwerde und verlangte Wiederaufnahme der Bestimmung, die mindestens Vergütung der erstmaligen Anlagekosten zusicherte. Der Bundesrat führte in seiner Botschaft vom 20. September 1897 aus, die Weglassung der frühern Bestimmung sei absichtlich und zu dem Zwecke erfolgt, den Bund als Rückkäufer wenigstens

für die Zukunft nicht mehr in die ihm durch die frühern Konzessionen geschaffene, äusserst ungünstige Stellung zu versetzen, die darin besteht, dass er einerseits für die gut rentierenden Bahnen den Ertragswert, d. h. mehr als die Anlagekosten, anderseits für die schlecht oder gar nicht rentierenden nicht den Ertragswert, sondern mindestens das Anlagekapital bezahlen müsse, wodurch ein angemessener Ausgleich zwischen den guten und schlechten Linien von vorneherein ausgeschlossen sei. Oft genug sei diese Rückkaufsbestimmung von den Anhängern der Verstaatlichung als für den Bund ruinös beklagt und der Schluss gezogen worden, es sei infolge derselben der konzessionsgemässe Rückkauf für den Bund mit zu grossen Opfern verbunden und daher überhaupt nicht durchführbar, es müsse vielmehr die Erwerbung der Bahnen auf einem andern Wege angestrebt werden. Die in dieser Beziehung gemachten zahlreichen Vorschläge (freihändiger Ankauf, Penetration, Expropriation) seien jeweilen in dem Postulat einig gewesen, dass der Ertrag der einzig richtige und gerechte Masstab für Bemessung des wirklichen Wertes der Bahnen sei und nur ein auf dieser Grundlage berechneter Rückkaufspreis für den Bund als annehmbar angesehen werden könne. Der Bundesrat habe es daher als seine Pflicht betrachten müssen, dafür zu sorgen, dass dieser Grundsatz auch in den Konzessionen zum Ausdruck gelange, und als naheliegendes und einfachstes Mittel zur Erreichung dieses Zweckes erschien die Beseitigung der Bestimmung, die als Mindestbetrag der Rückkaufsentschädigung die Anlagekosten garantierte. Der Vorwurf, dass dies nur unter der Hand, ohne dass die Interessenten darum gewusst hätten, oder gar heimlich, durch Täuschung nicht bloss der Nächstbeteiligten, sondern sogar der eidgenössischen Räte, geschehen sei, erweise sich ohne weiteres als hinfällig. Den Gegenstand eingehender Erörterungen habe die Frage der Weglassung der Garantie des Anlagekapitals als Mindestrückkaufspreises bei den Verhandlungen über die Konzessionsbedingungen für die Linie Thalwil—Zug der Nordostbahn im Jahr 1889 gebildet und in der Botschaft vom 10. Dezember 1889 sei ausdrücklich erklärt, es sei in Ablehnung eines Begehrens der Nordostbahn und in Fest-

haltung des bei Erteilung der neuern Konzessionen eingenommenen Standpunktes, diese für den Bund als Rückkäufer ebenso ungünstige als unbillige Bedingung nicht aus der Bundesgenehmigung der alten Konzession für Thalwil—Sihlbrücke herüberzunehmen, sondern ein für allemal wegzulassen. Diese Auffassung sei von der Bundesversammlung gebilligt worden. Der Standpunkt der Berner Regierung sei daher unhaltbar, wenn sie diese Nichtübereinstimmung der neuern Konzessionen mit der sogenannten Normalkonzession als unberechtigte Änderung und die Wiederherstellung des früher üblichen Wortlautes als einen wohlbegründeten Anspruch, als ein förmliches Recht der Konzessionäre, hinzustellen suche. Richtig sei allerdings, dass sowohl die frühere Leistung als die neuere Zusicherung von Subventionen von seiten des Kantons Bern in der Voraussetzung erfolgt sei, dass der Bund beim Rückkauf mindestens die Anlagekosten zu bezahlen habe, somit der Kanton selbst im schlimmsten Falle auf unverkürzte oder beinahe unverkürzte Erstattung seiner Subventionen zählen könne. Die Schädigung des bernischen Fiskus, die die Regierung befürchte, würde also darin bestehen, dass einmal beim Rückkauf die von ihm geleisteten Subventionen nicht auf den Bund abgewälzt werden können. Sodann gehe aus der Begründung hervor, dass die Regierung bei den von ihr genannten Bahnen eine Rendite unter 4% voraussehe. Damit sei einerseits der Zweck, welchen die Berner Regierung mit ihrem Begehren verfolge, wie anderseits die Tragweite der Gutheissung desselben klargestellt. Die Bedeutung für den Bund sei um so grösser, als aus Gründen der Billigkeit die Wiedereinführung der fraglichen Klausel in die Rückkaufsbestimmungen der Konzessionen nicht nur den genannten Linien auf Bernergebiet, sondern mindestens auch allen andern, die analoge Verhältnisse aufweisen, zu gute kommen müsste. Ferner sei zu konstatieren, dass weder das Privatkapital vor der Ausführung zahlreicher neuer Bahnunternehmungen zurückschreckte, noch Gemeindewesen und Kantone von der Subventionierung solcher sich abhalten liessen, obwohl in den betreffenden Konzessionen die Vergütung mindestens des Anlagekapitals beim Rückkauf nicht mehr garan-

tiert war. Es scheine, dass das Vertrauen auf die wahrscheinliche Rentabilität nicht überall so gering gewesen sei wie bei der Regierung von Bern, und andere Kantone in der durch ihre Subsidien ermöglichten Erstellung von neuen Schienenwegen und den dadurch indirekt erzielten verkehrspolitischen und volkswirtschaftlichen Vorteilen eine genügende Kompensation für die gebrachten Opfer erblickt hätten, auch wenn sie nicht auf spätere Rückvergütung durch den Bund zählen durften. Die innern Gründe, welche für Streichung der Garantie des Anlagekapitals bestimmend waren, hätten seither an Gewicht nicht eingebüsst. Man müsse sich klar sein, dass mit der Wiederaufnahme der Klausel nach dem Wunsche der Berner Regierung der Bund eine Last auf sich nehme, die in der Folge viel drückender, um nicht zu sagen verhängnisvoll, fühlbar werden könnte, als die zahlreichen Nebenbahninteressenten zur Zeit glauben zu machen geneigt seien. Es wäre falsch, die Frage, ob der Bund einst die Nebenbahnen, von denen viele keine oder nur eine sehr geringe Rendite abwerfen, zum vollen Anlagewert übernehmen müsse, als eine nebensächliche zu behandeln. Die Zinsenlast, welche von daher dem Bunde auffallen würde, und die er dann aus den Ertragsüberschüssen der Hauptbahnen decken müsste, dürfe auf keinen Fall so niedrig veranschlagt werden, dass es anginge, sie einfach ausser Betracht zu lassen. Es sei zum mindesten nicht sicher, dass solche Überschüsse sich wirklich ergeben und dass sie ausreichen werden, um neben der Verzinsung und Amortisation des Dotationskapitals der Hauptbahnen und der Speisung einer allfälligen Reserve, sowie neben den notwendigen Aufwendungen für Verbesserung und Ausbau des Bahnnetzes und für Durchführung der in Aussicht genommenen und von allen Seiten verlangten Verkehrsverbesserungen auch noch für die Verzinsung des auf die Erwerbung unrentabler Nebenbahnen zum vollen Anlagewert ausgelegten Kapitals aufzukommen. Nur zu leicht könnte der Fall eintreten, dass eine solche Belastung nicht allein das finanzielle Ergebnis, sondern geradezu die Leistungsfähigkeit und Entwicklung der Hauptbahnen selbst ernstlich gefährden würde. Denn es dürfe hier auch nicht ausser acht gelassen werden, dass, wenn der

Bund bestehende Nebenbahnen unter den angeführten Bestimmungen, d. h. zum vollen Anlagewert, erwerbe, auch andere Gegenden, die der Bahnverbindungen noch entbehren, mit Recht für sich gleiche Opfer seitens des Bundes verlangen werden. Der Bund würde so in die Lage versetzt, neben den Hauptbahnen und deren rationellem Ausbau auch noch die bestehenden und den Bau unter analogen Verhältnissen verlangter neuer Nebenbahnen zu seinen Lasten übernehmen zu müssen. Dass dies notwendig zu schlimmen finanziellen Konsequenzen führen müsste, unter allen Umständen aber eine gedeihliche Entwicklung des Betriebes und Verkehrs der Hauptbahnen von vorneherein unterbinden müsste, bedürfe kaum einer weitern Begründung. So weit gehe auch kein anderer Staat in der Fürsorge für die Bahnen lokalen Interesses. Vielmehr gelte überall der Grundsatz, dass zur Aufbringung der Mittel für solche Unternehmungen die nächsten Interessenten, denen vor allem, wenn nicht einzig, der Nutzen daraus zufliessen werde, d. h. die beteiligten Gemeinden und Privaten, voranzugehen haben, und dass ihnen dann die weitere Gemeinschaft, die Kantone, mit Zuschüssen zu Hülfe komme. Dieses in der Natur der Sache begründete, in andern Staaten durchgeführte Verfahren treffe auch für unsere Verhältnisse zu und sei, soweit es das Zusammenwirken von Privaten, Gemeinden und Kantonen zur Finanzierung von Nebenbahnen angehe, als das richtige anerkannt und angewendet. Es dürfe davon auch nicht abgegangen werden in bezug auf die Beteiligung des Bundes bei solchen Unternehmungen, wenn anders nicht letzterer dabei grosse finanzielle Gefahr laufen soll.

Nur unter einem Gesichtspunkte lasse sich die Leistung des Bundes, wenn er in allen Fällen bloss nach dem durchschnittlichen Reinertrag der vorangegangenen zehn Jahre zurückkauft, als eine wenigstens dem Standpunkt der Billigkeit nicht vollentsprechende bemängeln; dieser Gesichtspunkt sei, dass nach diesem Rückkaufsverfahren bei Bahnunternehmungen, die anfangs mit Schwierigkeiten zu kämpfen haben und wenig oder keine Rendite abwerfen, auch deren Zukunftsaussichten unberücksichtigt bleiben, während für letztere eine gewisse Kompensation dann

geboten sei, wenn der Bund wenigstens die Anlagekosten zu bezahlen habe. Das treffe zu bei Unternehmungen, die zur Zeit des Rückkaufs noch eine geringe oder keine Rendite aufweisen, aber in späteren Betriebsjahren bessere Erträgnisse mit mehr oder weniger Sicherheit erwarten lassen. Bei solchen Bahnen würde es für die Interessenten empfindlicher sein und als eine Unbilligkeit sich darstellen, wenn der Bund, bevor das Unternehmen die ersten ungünstigen Betriebsjahre hinter sich hatte und Zeit fand, den Verkehr an sich zu ziehen und zu entwickeln, von seinem Rückkaufsrechte Gebrauch machen und dabei die Aussicht auf bessere Ergebnisse späterer Jahre ganz ausser Betracht lassen wollte. Eine Erleichterung aus Gründen der Billigkeit könne in der Weise eintreten, dass für Bahnunternehmungen, bei denen die alte Klausel betreffend die Anlagekosten weggelassen sei, grundsätzlich ausgesprochen werde, der Rückkauf auf Grundlage der Konzessionsbestimmungen könne frühestens 30 Jahre nach der Betriebseröffnung der Bahn erfolgen.

Diesem Auswege stimmte die Bundesversammlung zu und fasste am 14. Oktober 1897 folgenden Bundesbeschluss: „Die sämtlichen seit dem Jahre 1886 erteilten Eisenbahnkonzessionen, deren Rückkaufsbestimmungen die Klausel nicht mehr enthalten, dass die Entschädigungssumme für den Rückkauf in keinem Falle weniger als die nachgewiesenen erstmaligen Anlagekosten der bestehenden Einrichtungen betragen dürfe, werden in der Weise ergänzt, dass der Rückkauf auf Grundlage der Konzession frühestens auf den Zeitpunkt erfolgen kann, mit welchem die Bahn 30 Jahre im Betriebe sein wird." Diesem Beschlusse gemäss wird seither bei der Erteilung neuer Konzessionen verfahren.

Über die abweichenden Auffassungen, die sich über die Auslegung der Rückkaufsbestimmungen zwischen dem Bunde und den Hauptbahnen bei Anlass der Verstaatlichung ergaben und über die bezüglichen Entscheide des Bundesgerichtes ist in Abschnitt IX des I. Teiles berichtet.

Nach anderer Richtung sind Meinungsverschiedenheiten über die Auslegung des Begriffes „Reinertrag" der Konzessionen zwischen dem Bundesrate und den Nebenbahnen entstan-

den. Der Bundesrat hat nämlich am 31. Mai 1904 mit Rücksicht darauf, dass die Berechnung des Reinertrages der Privatbahnen nicht nach den bundesgerichtlichen, für den Rückkauf der Hauptbahnen festgesetzten Grundsätzen (Ertrag des Transportgeschäftes im engern Sinne) ermittelt werden könne, beschlossen: 1. Für die Festsetzung der Konzessionsgebühren, für die Bestimmung der auf das Nebenbahngesetz sich stützenden Postentschädigungen, sowie für die Herabsetzung von Transporttaxen bleibt bis auf weiteres der „Reinertrag des Aktienkapitals" oder des an seiner Stelle vorhandenen dividendenberechtigten Kapitals massgebend; 2. als Reinertragsbestandteile vom Jahre 1903 an sind anzusehen: die Dividenden für die Aktien oder für das Kapital der Eigentümer; die Verwendungen zu Kapitalamortisationen; die Einlagen in Amortisations-, Bau- und Zinsenfonds, sowie in andere, für unvorhergesehene Ansprüche bestimmte Reserven, wie Reservefonds, Unfallfonds usw., jedoch unter Ausschluss der Einlagen in den Erneuerungsfonds; die Saldovorträge auf neue Rechnung. Von diesen Beträgen haben jedoch in Abzug zu kommen: die Einnahmen aus den Fonds und Reserven aller Art, exklusive Erneuerungsfonds, der Ertrag der Nebengeschäfte, d. h. der Betriebseinnahmenüberschuss derselben nach Anrechnung eines Kapitalzinses zum Durchschnittszinsfuss der Anleihen und der Einlagen in Spezialreserven, die Betriebssubventionen, der Saldovortrag vom Vorjahr.

Gegen diesen Beschluss haben die Nebenbahnen an die Bundesversammlung rekurriert und der Bundesrat hat seine Auffassung in den Berichten vom 19. November 1909 und vom 31. Mai 1910 einlässlich begründet. Die Bundesversammlung hat aber bisher noch keinen endgültigen Entscheid getroffen, indem sich der Ständerat noch nicht zum Beschlusse des Nationalrates vom 13. Juni 1913 ausgesprochen hat, der lautet: „1. Bei Anwendung der Gesetzes- und Konzessionsbestimmungen durch den Bundesrat ist für den Rückkauf der Reinertrag des Transportgeschäftes, dagegen für die Herabsetzung der Taxen, für die Festsetzung der Konzessionsgebühren und für die Ausrichtung der ausserordentlichen Postentschädigungen der Rein-

gewinn des Aktienkapitals beziehungsweise des gewinnberechtigten Kapitals massgebend. 2. Bei Berechnung des Reingewinnes für die Herabsetzung der Taxen, für die Festsetzung der Konzessionsgebühren und für die Bemessung der Entschädigung für die Posttransporte sollen künftig nicht zum Reingewinn gezählt werden: *a)* die durch die Konzessionen oder durch die Gesellschaftsstatuten vorgeschriebenen Einlagen in den ordentlichen Reservefonds bis zum Betrage von 5% des Jahresgewinnes, solange dieser Fonds 10% des Aktienkapitals beziehungsweise des gewinnberechtigten Kapitals nicht überschreitet; *b)* die reglementarischen Einlagen in den Erneuerungsfonds; *c)* die Einlagen in Reserven für bevorstehende Bauverluste oder besondere Betriebsausgaben bis zu der vom Bundesrate genehmigten Höhe der jährlichen Einlagen und des Bestandes der Reserven; *d)* die Einlagen in eine von der Bahngesellschaft als notwendig erachtete Reserve für Deckung von Schäden aus ausserordentlichen Naturereignissen bis zu der vom Bundesrate genehmigten Höhe der jährlichen Einlagen und des Bestandes der Reserve. 3. Wo die Konzessionen als Voraussetzung der Taxherabsetzung auf einen während drei aufeinanderfolgenden Jahren 6% übersteigenden Reingewinn abstellen, soll die Taxherabsetzung in Zukunft erst angeordnet werden, wenn der auf das Aktienkapital beziehungsweise das gewinnberechtigte Kapital entfallende Jahresgewinn während sechs aufeinanderfolgenden Jahren im Durchschnitt für jedes einzelne der drei letzten Jahre 6% übersteigt, und wenn die deshalb zur Herabsetzung der bestehenden Taxen aufgeforderte Bahn den Bedürfnissen der Bevölkerung nicht durch Gewährung anderer Taxerleichterungen oder durch Einführung von Verkehrsverbesserungen genügend Rechnung trägt."

Das Bundesgesetz betreffend das Stimmrecht der Aktionäre von Bahngesellschaften und die Beteiligung des Staates bei deren Verwaltung vom 28. Juni 1895 erliess geeignete Vorschriften über die Ausübung des Stimmrechtes in den Generalversammlungen, die eine einflussreiche Vertretung der Bundes- und Kantonsbehörden in

ihnen ermöglichten, über die Zusammensetzung der Verwaltungen der Bahnen und über das Kontrollrecht des Bundesrates. Durch dasselbe sollte namentlich der Einfluss der ausländischen Aktionäre, der zu Missbräuchen geführt hatte, zurückgedrängt werden.

Für den Haushalt der Eisenbahnen ist von wesentlicher Bedeutung das Bundesgesetz über das Rechnungswesen der Eisenbahnen vom 27. März 1897. Über dessen Inhalt und Wirkung ist in Abschnitt VI des I. Teiles berichtet.

2. Die rechtlichen Beziehungen der Eisenbahnen zu Dritten.

a) Allgemeines.

Das erste Bundesgesetz in Eisenbahnsachen ist das heute noch geltende betreffend die Verbindlichkeit zur Abtretung von Privatrechten vom 1. Mai 1850. Wenn öffentliche Werke von Bundes wegen errichtet werden oder die Anwendung dieses Gesetzes auf andere Werke von der Bundesversammlung beschlossen wird, so ist jedermann verpflichtet, soweit solche Werke es erfordern, sein Eigentum oder andere auf unbewegliche Sachen bezügliche Rechte gegen volle Entschädigung dauernd oder bloss zeitweise abzutreten. Die Anwendung dieses Gesetzes auf die Eisenbahnen, auch auf die von Privatgesellschaften erstellten, ist schon 1849 von der Bundesversammlung beschlossen worden, indem die Vorlage eines Expropriationsgesetzes gerade für die Eisenbahnen verlangt wurde. Der Umfang der Abtretungspflicht, die Grundsätze für die Berechnung der Entschädigung, das Verfahren behufs Abtretung von Privatrechten und der Ausmittlung der Entschädigung, die Ausrichtung der letztern und deren Wirkung sind einlässlich bestimmt. Die Abtretungspflicht ist nicht auf die Erstellung, die Unterhaltung und den Betrieb des Werkes beschränkt, sie erstreckt sich auch auf dessen Veränderung und Erweiterung, sowie auf die Rechte, deren der Bauunternehmer bedarf, um die ihm obliegende Verpflichtung zur Erhaltung ungestörter Kommunikationen, Strassen- oder Wasserbauten, und zur Erstellung von Vorrichtungen für die öffentliche Sicher-

heit und der des Einzelnen nachzukommen. In diesem Falle darf aber die Abtretung nur gefordert werden, sofern der Bauunternehmer seiner Obliegenheit nicht ohne bedeutenden Nachteil auf anderem Wege nachkommen kann. — Die Abtretung kann nur gegen vollen Ersatz aller Vermögensnachteile, die aus derselben für den Abtretenden ohne seine Schuld erwachsen verlangt werden; Vorteile, die sich infolge des Unternehmens ergeben, dürfen bei der Ausmittlung der Entschädigung nur insofern in Abrechnung gebracht werden, als der Abtretungspflichtige von besondern Lasten, die ihm vorher oblagen, befreit wird. Wenn von einem Gebäude oder von einer Gesamtheit von Liegenschaften, die zum Betrieb eines Gewerbes dient, ein Teil abgetreten werden muss, so dass die Benutzung des Gebäudes oder der Betrieb des Gewerbes nur mit grossen Schwierigkeiten oder gar nicht möglich ist, und er auch nicht durch andere angemessene Veranstaltungen ersetzt werden kann, oder wenn von einem Grundstück, dessen Abtretung nur teilweise erforderlich ist, nicht wenigstens ein zusammenhängender Flächenraum von 500 Quadratfuss übrig bleibt, so sind die, die Rechte mit Beziehung auf solche abzutretende Teile haben, befugt, zu verlangen, dass ihnen das ganze entsprechende Recht abgenommen und nach dem vollen Werte vergütet werde. Wenn für Abtretung eines Rechts dem hiezu Verpflichteten wegen Verminderung des Wertes seiner übrigen mit diesem Rechte zusammenhängenden Vermögensstücke mehr als ein Vierteil des Wertes der letztern gegeben werden müsste, so ist der Bauunternehmer berechtigt, die gänzliche Abtretung solcher Vermögensstücke gegen volle Entschädigung zu verlangen.

Der Bundesrat ist befugt, die Aufnahme von Plänen und die Vornahme von Aussteckungen mit Beziehung auf öffentliche Werke anzuordnen oder zu gestatten, auch bevor die Bundesversammlung die Errichtung eines öffentlichen Werkes oder die Anwendung des Gesetzes auf ein solches beschlossen hat. Macht der Bundesrat von dieser Befugnis Gebrauch, so ist jedermann verpflichtet, auf seinem Eigentum solche Vermessungen, Aussteckungen usw. geschehen zu lassen, dabei aber auch berechtigt, vollen Ersatz für allen ihm hieraus erwachsenden

Schaden zu fordern. Wer Signale, Pfähle oder andere Zeichen, die bei einer Vermessung oder Aussteckung angebracht werden, verändert, beschädigt oder beseitigt, verfällt in eine Busse von zwei bis fünfzig Franken, wovon ein Dritteil der Bundeskasse, ein Dritteil der betreffenden Kantonskasse und ein Dritteil dem Anzeiger zukommt.

Für die Abtretung von Privatrechten und die Ausmittlung der dafür zu leistenden Entschädigung ist ein doppeltes Verfahren vorgesehen. Beim ordentlichen hat der Bauunternehmer dem Gemeinderat der Gemeinde, in deren Gebiet das Werk ausgeführt werden soll, einen Plan einzureichen, in dem die einzelnen betroffenen Grundstücke genau zu bezeichnen sind. Der Gemeinderat hat öffentlich bekannt zu machen, dass der Plan während 30 Tagen, vom Tage der Bekanntmachung an gerechnet, zu jedermanns Einsicht bereit liege. Innerhalb dieser Frist haben die, die gegen die infolge der Ausführung des Werkes für sie, gemäss dem Plane, entstehende Verpflichtung zur Abtretung Einsprache glauben erheben zu können, diese Einsprache in schriftlicher Eingabe bei dem Gemeinderate zu handen des Bundesrates, geltend zu machen, und alle, die mit Beziehung auf das betreffende Werk Rechte abzutreten oder Forderungen zu stellen haben, gleichviel, ob sie die Abtretungspflicht bestreiten oder nicht, jene Rechte und Forderungen genau und vollständig schriftlich bei dem Gemeinderate anzumelden. Nicht anzumelden sind Pfandrechte, Grundzinse und Zehnten.

Wenn die Rechte, die Gegenstand der Abtretung sind, von den Beteiligten nicht innert der festgesetzten Frist angemeldet werden, so hat dies zur Folge, dass sie zwar mit dem Ablauf dieser Frist an den Unternehmer übergehen, dass aber noch binnen sechs Monaten, nach Ablauf dieser 30tägigen Frist, eine Entschädigungsforderung geltend gemacht werden kann, wobei jedoch der ehemalige Inhaber dieser Rechte, in Beziehung auf das Mass der Entschädigung, dem Entscheide der Schätzungskommission sich ohne weiteres zu unterziehen hat. Wird auch innerhalb dieser zweiten Frist von sechs Monaten keine Entschädigungsforderung geltend gemacht, so erlöschen alle daherigen Ansprüche an den Unternehmer, mit Ausnahme der

Fälle, in denen erweislich dem Abtretungspflichtigen das Bestehen eines Rechtes oder einer Last erst später bekannt geworden ist und mit Vorbehalt allfälliger Entschädigungsforderungen infolge von Pfandrechten, Grundzinsen und Zehnten, die auf dem Gegenstande der Enteignung haften. Der Gemeinderat hat sofort nach Erlass der vorgeschriebenen öffentlichen Bekanntmachung eine genaue Abschrift an den Bauunternehmer einzusenden und darauf zu bescheinigen, an welchem Tage und in welcher Weise die Bekanntmachung stattgefunden habe.

Ein ausserordentliches Verfahren findet statt, wenn die Abtretung eine bloss zeitweise sein soll; wenn sie zum Zwecke der Herbeischaffung oder Ablagerung von Material verlangt wird; wenn es sich um Abtretung zum Zwecke der Unterhaltung oder des Betriebes eines öffentlichen Werkes, oder zum Behufe unwesentlicher Veränderungen oder Erweiterungen oder Herstellung unterbrochener Kommunikationen handelt. Bei diesem ausserordentlichen Verfahren hat der Bauunternehmer den Eigentümern der Grundstücke, mit Beziehung auf die die Abtretung oder die Einräumung von Rechten verlangt wird, hievon schriftlich genaue Kenntnis zu geben. Binnen 30 Tagen, vom Tage dieser Mitteilung an gerechnet, kann gegen die Abtretungspflicht beim Gemeinderate, zu Handen des Bundesrates, Einsprache erhoben werden. Wenn durch die Abtretungsforderung noch andere ausser dem Eigentümer berührt werden, so hat der letztere ihnen von der Abtretungsforderung unter seiner Verantwortlichkeit so rechtzeitig Mitteilung zu machen, dass sie innerhalb der anberaumten Frist, die der Eigentümer ihnen ebenfalls zur Kenntnis zu bringen hat, die Abtretungspflicht bestreiten können. Innerhalb derselben Frist von 30 Tagen hat der Eigentümer überdies, ob eine Bestreitung der Abtretungspflicht stattgefunden habe oder nicht, alle Rechte, die durch die mit Beziehung auf sein Grundstück gestellte Abtretungsforderung berührt werden, mit Ausnahme von Pfandrechten, Grundzinsen und Zehntenforderungen, bei dem Gemeinderate zu Handen des Bauunternehmers anzumelden. Für den Fall der Unterlassung treten die für das ordentliche Verfahren angegebenen Folgen ein; Berechtigte, die durch daherige Unter-

lassungen des Eigentümers zu Schaden kommen, haben sich dafür lediglich an den Eigentümer zu halten.

Vom Tage der öffentlichen Bekanntmachung des Bauplanes an oder, bei dem ausserordentlichen Verfahren, vom Tage der Mitteilung der Abtretungsforderungen, darf, Notfälle vorbehalten, ohne Einwilligung des Bauunternehmers an der äussern Beschaffenheit des Abtretungsgegenstandes keine wesentliche und, mit Beziehung auf seine rechtlichen Verhältnisse, überhaupt keine Veränderung vorgenommen werden. Wird dieser Bestimmung entgegengehandelt, so sind diese Veränderungen bei Ausmittlung der Entschädigungssumme nicht zu berücksichtigen. Der Bauunternehmer hat für den aus dieser Einschränkung des freien Verfügungsrechtes erweislich hervorgegangenen Schaden Ersatz zu leisten. Über diesfalls sich ergebende Streitigkeiten entscheidet das Bundesgericht.

Streitigkeiten über die Frage, ob die Abtretungspflicht begründet sei oder nicht, entscheidet der Bundesrat. Die Prüfung der Eingaben und die Ausmittlung der Leistungen, die in bezug auf die Entschädigung der Abtretungspflichtigen dem Bauunternehmer aufzulegen sind, geschieht durch eine Schätzungskommission, wenn nicht vorher eine gütliche Verständigung stattfindet. Die Schätzungskommission besteht aus drei Mitgliedern, wovon das erste durch das Bundesgericht, das zweite durch den Bundesrat, das dritte durch die Regierung des Kantons ernannt wird, in dem die Liegenschaften sich befinden, mit Beziehung auf die die Abtretung stattfinden soll. Für jedes Mitglied werden von den zur Wahl Berechtigten zwei Ersatzmänner bezeichnet. Der Bundesrat setzt das Gebiet, für das eine Schätzungskommission bestimmt ist, und die Dauer, während der sie bestehen soll, jeweilen fest. Die Schätzungskommission steht unter der Aufsicht des Bundesgerichtes. Die Entschädigung der Schätzungskommissionen wird durch ein vom Bundesrate zu erlassendes Reglement bestimmt.

Zur Gültigkeit der Verhandlungen der Schätzungskommission ist die Anwesenheit von drei Mitgliedern beziehungsweise Ersatzmännern erforderlich. Zur Vornahme der Schätzung sind alle, welche Rechte als Gegenstand der Abtretung oder

Forderungen angemeldet haben, sieben Tage vor der Verhandlung einzuladen, wenn nicht vorher eine gütliche Verständigung erfolgt ist. Im Falle des Ausbleibens der Beteiligten findet das Schätzungsverfahren gleichwohl statt. Die Schätzungskommission ist befugt, wenn sie es als notwendig erachtet, Abgeordnete des Gemeinderates oder besondere Sachverständige zu Rate zu ziehen und von den Grundbüchern Einsicht zu nehmen. Die Schätzungskommission hat auch in Beziehung auf die Rechte die Schätzung vorzunehmen, bezüglich derer die Abtretungspflicht bestritten ist. Der Entscheid der Schätzungskommission ist den Beteiligten schriftlich mitzuteilen. Binnen dreissig Tagen ist jeder der Beteiligten befugt, beim Bundesgerichte Beschwerde zu führen, dem über die streitigen Punkte das Entscheidungsrecht zusteht. Denen gegenüber, die binnen dieser Frist eine Beschwerde bei dem Bundesgerichte nicht eingelegt haben, gilt der Entscheid der Schätzungskommission als rechtskräftiges Urteil.

Nach Eingang einer Beschwerde gegen den Entscheid der Schätzungskommission kann der Präsident des Bundesgerichtes entweder einen Instruktionsrichter zur weitern Leitung des Prozesses bezeichnen oder auch eine Instruktionskommission von zwei oder drei Mitgliedern aus der Mitte des Bundesgerichtes ernennen, letzteres in wichtigeren oder schwierigeren Fällen oder auf Begehren einer Partei.

Wenn die Entschädigung für verschiedene Rechte, die mit Beziehung auf das gleiche Grundstück abzutreten sind, im Streite liegt, oder wenn es sich um eine Entschädigung mit Beziehung auf verschiedene Grundstücke unter gleichartigen Verhältnissen handelt, so soll die Erledigung solcher Streitfälle, so viel als möglich in einem Verfahren stattfinden. Sowohl die Schätzungskommission als das Bundesgericht sind zu möglichster Beschleunigung des Verfahrens verpflichtet.

Mit dem Tage, an dem der Entscheid einer Schätzungskommission oder ein bundesgerichtliches Urteil in Rechtskraft tritt, kann die Erfüllung der durch dieselben auferlegten Verpflichtungen gefordert werden. Die Bezahlung der Entschädigungssummen an die Berechtigten geschieht durch die Vermitt-

lung der Regierung des Kantons, in dem das Grundstück liegt, mit Beziehung auf das Rechte abgetreten worden sind. Die letztere hat dafür zu sorgen, dass, wo es sich um Entschädigung für abgetretenes Eigentum handelt, den Inhabern anderer darauf lastender dinglicher Rechte, wie von Pfandrechten, Grundzinsen usw. für ihre Ansprüche ihr Betreffnis zukomme, und dass die daherige Befreiung des Abtretungsgegenstandes in die betreffenden Titel eingetragen werde. Mit der nach Anweisung der Kantonsregierung erfolgten Bezahlung der Entschädigung für die Rechte, die Gegenstand der Abtretung sind, gehen sie ohne weiteres und ohne dass dazu die Beobachtung irgend einer sonst etwa vorgeschriebenen Form erforderlich oder der Bezug irgendwelcher daherigen Steuern oder Gebühren zulässig ist, an den Bauunternehmer über. Ist infolge der Abtretung Eigentum an den Bauunternehmer übergegangen, so erlöschen damit auch alle dinglichen Rechte, welche Dritten an denselben zustehen, wie Pfandrechte, Grundzinsforderungen usw. — Wo bedeutender Nachteil mit dem Verzug verbunden wäre, ist der Bauunternehmer berechtigt, die Abtretung der Rechte sofort nach geschehener Schätzung zu verlangen, sofern entweder der Schätzungsbericht genügenden Aufschluss über den Gegenstand der Abtretung erteilt, oder auch nach dem Übergang der Rechte auf den Bauunternehmer die Grösse der Entschädigung sich mit Sicherheit ermitteln lässt. Er ist jedoch in diesem Falle verpflichtet, eine durch die Schätzungskommission zu bestimmende Kaution zu leisten und den Zins der Entschädigungssumme von dem Tage an, mit dem die Rechte auf ihn übergegangen sind, bis zur Bezahlung der Entschädigung zu entrichten. Streitigkeiten über die Anwendung dieser Vorschriften werden vom Bundesrate entschieden.

Ist ein abgetretenes Recht zu einem andern Zwecke als zu dem, für den es abgetreten worden ist, verwendet worden, oder ist es binnen zwei Jahren nach erfolgter Abtretung zu dem Abtretungszwecke nicht benutzt worden, ohne dass sich hiefür hinreichende Gründe anführen lassen, oder wird das öffentliche Werk, für das die Abtretung geschehen ist, gar nicht ausgeführt, so kann der frühere Inhaber des abgetretenen Rechtes es gegen

Rückerstattung der dafür erhaltenen Entschädigungssumme wieder zurückfordern. Sind vom Bauunternehmer am abgetretenen Eigentum inzwischen Veränderungen vorgenommen worden, die dessen Wert erhöhen oder vermindern, so ist die Rückforderung im ersteren Falle nur gegen Erstattung der hierauf verwendeten Auslagen zulässig und im letztern Falle ist der eingetretene Minderwert abzurechnen. Wenn das abgetretene Recht um einen niedrigeren Betrag als den der für die Abtretung bezahlten Entschädigungssumme von dem Bauunternehmer veräussert werden will, so ist der, der es abtreten musste, befugt, die Rückerstattung des Rechtes gegen Bezahlung des Betrages , für den die Veräusserung beabsichtigt wird, zu verlangen. Über bezügliche Streitigkeiten steht das Entscheidungsrecht dem Bundesgerichte zu.

Die Kosten der öffentlichen Bekanntmachung, der erforderlichen Anzeigen, des gesamten Schätzungsverfahrens, der Auszahlung der Entschädigungssummen, der Hinterlegung von Kautionen, sind in allen Fällen durch den Bauunternehmer zu tragen. Bezüglich der Auferlegung der Kosten, welche durch bundesgerichtliches Verfahren entstehen, finden die allgemeinen gesetzlichen Bestimmungen Anwendung. Diese gelten auch bezüglich solcher Kosten, die durch Bestreitung der Abtretungspflicht veranlasst werden.

Nähere Ausführungsbestimmungen enthalten die Verordnungen über die Organisation der eidgenössischen Schätzungskommissionen: die letzte ist erlassen am 25. Oktober 1902, das revidierte Reglement für die eidgenössischen Schätzungskommissionen am 5. Dezember 1902 und das Reglement betreffend die Entschädigungen der Schätzungskommissionen für das Expropriationsverfahren am 11. März 1910.

Das Bundesgesetz über die Rechtsverhältnisse der Verbindungsgeleise zwischen dem schweizerischen Eisenbahnnetz und gewerblichen Anstalten vom 19. Dezember 1874 verpflichtet die Bahnen, industriellen Anlagen den Geleiseanschluss zu billigen Bedingungen zu gestatten und regelt die Verantwortlichkeitsfragen. Die Eisenbahnverwaltung ist verpflichtet,

Schienengeleisen, die zu einem gewerblichen Etablissemente führen, ohne erschwerende Bedingungen den Anschluss zu gestatten und deren Betriebsmaterial (Lokomotiven ausgenommen) auf ihrer Linie verkehren zu lassen, soweit dies ohne Gefährdung des öffentlichen Verkehres geschehen kann. Das für den Verkehr auf der öffentlichen Bahn bestimmte Betriebsmaterial der gewerblichen Anstalt soll nach den allgemeinen Vorschriften für die schweizerischen Bahnen gebaut sein. In analoger Weise ist der Eigentümer jedes Verbindungsgeleises verpflichtet, die Schienen einer neben- oder hinterliegenden Anstalt anschliessen und das zu dessen Bedienung bestimmte Betriebsmaterial auf seinen eigenen Schienen verkehren zu lassen, gegen Entschädigung, die in Ermangelung einer Verständigung durch das Bundesgericht bestimmt wird.

Über den technischen und Betriebsanschluss entscheidet der Bundesrat, dem die Baupläne und die Vereinbarungen oder Begehren betreffend den Anschluss zur Genehmigung oder Feststellung einzureichen sind. Mit Bezug auf Bau und Betrieb steht das Anschlussgeleise unter der Kontrolle des Bundesrates, der die nötigen Weisungen erteilen kann. Der Eigentümer der Hauptbahn ist befugt, jederzeit Einsicht von allen Teilen der Verbindungsbahn zu verlangen. Die Rechtsverhältnisse zu den Eigentümern der für den Bau beanspruchten und der benachbarten Liegenschaften stehen unter der Gesetzgebung des betreffenden Kantons. Ein bestehendes Verbindungsgeleise muss auf Verlangen des Bundesrates geändert oder gänzlich beseitigt werden, wenn veränderte Bau- oder Betriebsverhältnisse der Hauptbahn dies erfordern, oder wenn wegen beharrlicher Zuwiderhandlung gegen bestehende Vorschriften durch den Besitzer des Geleises der Betrieb der Hauptbahn oder die Sicherheit gefährdet wird. Die durch die Erstellung, die Bedienung, den Unterhalt, die Veränderung oder die Wegnahme des Verbindungsgeleises verursachten Kosten fallen dem Eigentümer der gewerblichen Anstalt zur Last, der das Geleise dient. Die Hauptbahn ist berechtigt, durch ihre eigenen Angestellten die bezüglichen Arbeiten, soweit sie an oder auf ihrem Eigentum vorzunehmen sind, auf Kosten jenes ausführen zu lassen. Die

Bedienung der Anschlussweiche geschicht durch einen Angestellten der öffentlich betriebenen Bahn. Es ist Sache des Besitzers des Verbindungsgeleises, die Wagen beim Anschlusspunkt, (Anschlussweiche) zu holen und dorthin abzuliefern, sowie sie auf seinem Geleise zu beladen und abzuladen. Er hat sich hinsichtlich der Art der Beladung der Wagen den Vorschriften zu unterziehen, welche hiefür auf der Hauptbahn Geltung haben. Sofern nicht infolge ausserordentlicher Ereignisse der Transport unmöglich ist oder die Transportmittel infolge einer aus ausserordentlichen Umständen hervorgegangenen Geschäftsüberhäufung unzulänglich sind, ist der Eigentümer der Hauptbahn verpflichtet, dem Besitzer des Verbindungsgeleises die jeweilig gewünschte Anzahl und Art von leeren Güterwagen, behufs Beladung auf den Privatschienen, zu liefern und die für ihn anlangenden befrachteten Wagen ihm behufs Entladung auf den Privatschienen zu überlassen. Die Verwendung der Zugkraft der öffentlichen Bahn auf dem Geleise der gewerblichen Anstalt oder umgekehrt ist Sache der freien Verständigung zwischen den Beteiligten. Die Anzeige betreffend die Anzahl und Art der zur Beladung gewünschten leeren Güterwagen hat der Besitzer des Anschlussgeleises in Ermangelung einer anderweitigen Vereinbarung mindestens drei Tage vor dem wirklichen Gebrauche an die Verwaltung der Hauptbahn gelangen zu lassen. Wo die Natur des Geschäftsbetriebes einer gewerblichen Anstalt es besonders erheischt und für den Betrieb der öffentlichen Bahn keine erheblichen Übelstände entstehen, kann der Bundesrat diese Frist von drei Tagen entsprechend abkürzen.

Die Wagen der öffentlichen Bahn sollen jeweilen vom Empfang der Anzeige der Bahnverwaltung an, dass die leeren oder die befrachteten Wagen zur Verfügung stehen, bis zur Wiederankunft der Wagen am Anschlusspunkt, mindestens zehn Stunden dem Verbindungsgeleise überlassen bleiben. Dabei ist die Nachtzeit vom 1. April bis 30. September von 6 Uhr abends bis 7 Uhr morgens, während der andern Hälfte des Jahres von 5 Uhr abends bis 8 Uhr morgens nicht eingerechnet. Für jeden Verzug über die gesetzliche oder bedungene Zeit hinaus ist eine Entschädigung von drei Franken für den Tag (jeder angefangene

Tag als ganzer berechnet) und für den Wagen zu bezahlen, und es sind überdies die Konventionalstrafen zu ersetzen, die die Hauptbahn allfällig fremden Eisenbahnverwaltungen für verspätete Rücksendung ihrer Wagen bezahlen muss. Die Vergütung für die gegenseitige Benützung der Güterwagen der Hauptbahn und der Verbindungsbahn hat in der Regel nach dem Massstabe zu geschehen, der zwischen den schweizerischen Bahnen unter sich angewendet wird. Für besondere Leistungen können besondere Entschädigungen festgesetzt werden. Anstände über die für die Benutzung der Wagen zu leistende Vergütung entscheidet das Bundesgericht.

Die Beförderung der leeren und beladenen Wagen von der Anschlussstation bis zur Anschlussweiche ist nicht besonders zu vergüten. Die Taxe für den Transport auf der Hauptbahn nach oder von dem über die Anschlussstation hinausliegenden Bestimmungs- oder Versendungsorte wird nach den gewöhnlichen Regeln berechnet.

Wenn das zur Bedienung des Verbindungsgeleises verwendete Betriebsmaterial in beschädigtem Zustande an die Anschlussstation zurückkommt, so ist, wenn der Besitzer der gewerblichen Anstalt ohne Reklamation den Wagen auf dem Übergangspunkte in Empfang genommen hat, unter Vorbehalt des Gegenbeweises, zu vermuten, dass die Beschädigung stattgefunden habe, so lange der Wagen auf dem Privatgeleise stand und dass sie von dessen Besitzer oder seinen unter seiner Verantwortlichkeit stehenden Angestellten verschuldet sei. Auf die Gütertransporte, die für die in Schienenverbindung mit der Hauptbahn stehende Anstalt von dieser ausgeführt werden, finden die bundesgesetzlichen Bestimmungen betreffend den Transport auf Eisenbahnen Anwendung. Dabei kommen der Hauptbahn die Vergünstigungen zu gut, die ihr das Gesetz oder das Transportreglement gegenüber dem das Auf- und Abladen selbst besorgenden Absender oder Empfänger einräumt. Gegen Vergütung der daraus für die Hauptbahn erwachsenden Kosten kann der Besitzer des Anschlussgeleises verlangen, dass einer ihrer Angestellten dem Abladen in der Anstalt beiwohne. Wird von diesem Rechte Gebrauch gemacht und die Abladung ohne

Verzug nach der Übergabe der Wagen bewerkstelligt, so gilt die Ablieferung und Empfangnahme der Güter mit Vollendung des Abladens als vollzogen, im entgegengesetzten Falle schon mit Übergabe der Wagen am Anschlusspunkt. — Der Besitzer des Verbindungsgeleises ist für den Schaden verantwortlich, der der Hauptbahn durch die Bedienung dieses Geleises durch ihn selbst oder durch seine Angestellten, sowie durch die ungehörige Beschaffenheit der Verbindungsbahn oder des Betriebsmaterials derselben entsteht. — Die bundesgesetzlichen Bestimmungen über die Verbindlichkeit der Eisenbahnen für die beim Bau und Betrieb herbeigeführten Tötungen und Verletzungen finden auch auf die Privatverbindungsgeleise gewerblicher Anstalten Anwendung.

Wichtig ist für den Kredit der Bahngesellschaften das Bundesgesetz über die Verpfändung und Zwangsliquidation der Eisenbahnen auf dem Gebiete der schweizerischen Eidgenossenschaft vom 24. Juni 1874. Wenn eine Eisenbahn zur Sicherung bereits bestehender Schuldverpflichtungen, zur Sicherung für ein Anleihen, das zur Vollendung, Verbesserung oder Erweiterung der Bahn, zur Vermehrung des Betriebsmateriales, zur Abzahlung von Schulden oder zu einem andern, das Unternehmen fördernden Zweck benützt wird, entweder ihr ganzes Netz oder nur einzelne Linien als Pfand bestellen will, so hat sie die Bewilligung des Bundesrates einzuholen. Das Begehren um Pfandbestellung ist öffentlich bekannt zu geben; die Bewilligung darf erst nach Erledigung allfällig erhobener Einsprachen erteilt werden. Die Pfandbestellung ist in ein beim eidgenössischen Eisenbahndepartement geführtes Pfandbuch einzutragen. Die Pfandgläubiger dürfen den Betrieb der Bahn nicht hemmen und können wegen Veränderungen am Grundbesitz der Bahn, an den Gebäuden und am Betriebsmaterial keine Einsprache erheben; dagegen sind sie befugt, gegen den Verkauf der Bahn oder einzelner Linien, gegen Veräusserung eines grössern Teiles des Betriebsmaterials und gegen Fusionen mit andern Bahnen Einsprache zu erheben, wenn die Sicherheit ihrer Pfandforderung dadurch gefährdet werden sollte.

Die Zwangsliquidation der Eisenbahnen wird vom Bundesgerichte angeordnet, sei es auf Begehren der Gläubiger, auf Insolvenzerklärung der Bahngesellschaft oder wegen Verwirkung der Konzession. Die Durchführung der Liquidation geschieht durch einen Massenverwalter oder Steigerungskommissär unter Leitung und Aufsicht des Bundesgerichtes. Dieses setzt die Steigerungsbedingungen und den Anschlagspreis nach Anhörung des Massenverwalters und nach Einvernahme des Bundesrates und der Regierungen der Kantone, in deren Gebiet die Bahn liegt, fest. Angebote werden nur von solchen Personen oder Gesellschaften angenommen, die sich zuvor beim Bundesrat ausgewiesen haben, dass sie für die zu übernehmenden Verpflichtungen ausreichende Garantien bieten. Falls das höchste Angebot unter dem Anschlagspreis bleibt, entscheidet das Bundesgericht, ob dasselbe anzunehmen oder aber eine zweite Steigerung vorzunehmen sei. Die Erwerbung geschieht auf Grundlage der ursprünglichen Konzession. Das Gesetz bestimmt die Rangordnung der Gläubiger. Der Verteilungsplan wird demgemäss vom Massenverwalter aufgestellt; über allfällige Einsprachen entscheidet das Bundesgericht. Auf Staatsbahnen finden die Bestimmungen dieses Gesetzes nur Anwendung bezüglich der Verpfändung; die Liquidation beschränkt sich auf die Versteigerung des Pfandobjektes und den Gläubigern bleiben für nicht gedeckte Forderungen ihre Rechte auf den Fiskus vorbehalten.

Die Verordnungen des Bundesrates über Errichtung und Führung des Pfandbuches vom 17. September 1874 mit Nachtrag vom 22. Januar 1879, sowie über die Pfandbuchgebühren vom 6. April 1977 und 23. Juli 1878 enthalten nähere Ausführungsbestimmungen.

Zufolge dieser bundesgesetzlichen Beordnung ist die zwischen den Regierungen der Kantone Zürich, Glarus, St. Gallen, Graubünden und Thurgau abgeschlossene Übereinkunft über die Verpfändung der Eisenbahnen vom 14. April 1864 ausser Kraft getreten.

Zur Sicherung der Bahnanlagen und der mit der Bahn verkehrenden Personen stellt das Bundesgesetz betreffend

die Handhabung der Bahnpolizei vom 18. Februar 1876 die erforderlichen Vorschriften auf. Es ist allen nicht zum Bahndienst gehörenden Personen verboten, ohne Erlaubnis der Bahnverwaltung oder eine auf privatrechtlichem Titel beruhende Berechtigung an anderen als an den ihrer Bestimmung nach dem Publikum geöffneten Stellen das Gebiet einer dem Betrieb übergebenen Eisenbahn oder ihrer Zubehörden zu betreten. Von diesem Verbote werden die mit der Beaufsichtigung der Eisenbahnen und ihres Betriebes betrauten Inspektionsbeamten, sowie die Polizei-, Gerichts-, Zoll-, Post- und Telegraphen-, Forst-Bau- und Kataster-Beamten insoweit nicht betroffen, als ihnen zur Ausübung ihres Dienstes der Zutritt zu der Bahn und ihren Anlagen notwendig ist. Zu ihrer Legitimation sind sie von der Bahnverwaltung mit einem Ausweis zu versehen. — Es ist verboten, auf der Bahn oder ihren Zubehörden, soweit sie nicht (wie Bahnhofplätze, Verladungsräume, Wegübergänge) hiefür geöffnet sind, zu reiten, zu fahren, Tiere auf sie zu treiben oder einzulassen. Die Wagen, welche Reisende zur Bahn bringen oder von daher abholen, müssen an den von der Ortspolizei dazu bestimmten Stellen auffahren. Bei Wegübergängen dürfen Fussgänger, Reiter, Fuhrwerke und Tiere die Bahn beim Herannahen eines Zuges nicht überschreiten. Bei bewachten Übergängen gilt dieses Verbot, so lange die Schranken geschlossen sind und nicht von Bahnbediensteten geöffnet werden. — Die Barrieren von Privatübergängen für Fuhrwerke und für Fussgänger sind in der Regel geschlossen und werden von den Berechtigten zur Benutzung des Überganges unter eigener Verantwortlichkeit geöffnet und wieder geschlossen. Zehn Minuten vor dem Eintreffen eines Bahnzuges darf keine Herde mehr über die Bahn getrieben werden. Auf den Wegübergängen dürfen Fussgänger, Reiter, Tiere und Wagen nicht länger als zum Überschreiten nötig ist, verweilen. Fuhrwerke dürfen nur im Schritte über die Bahn gefahren werden. Treibvieh, Fuhrwerke und Reiter, die an einem Bahnübergange, während er gesperrt ist, anlangen, sollen in einer Entfernung von wenigstens zehn Metern vor den Schranken anhalten. Pflüge, Eggen, Baumstämme und andere schwere Gegenstände, wodurch die Bahn beschädigt oder der Verkehr

auf derselben gehemmt werden könnte, dürfen nur auf Wagen oder untergelegten Schleifen über die Bahn gefahren werden. — Es ist verboten, die Bahn oder ihre Zugehören (Dämme, Gräben, Gebäulichkeiten, Transportmaterial, Einfriedigungen, Signale, Telegraphenleitungen, Warnungstafeln, Gradientenzeiger usw.) zu beschädigen oder daran etwas zu verändern, Wasserabzüge zu verstopfen, eigenmächtig die von des Bahnangestellten bedienten Wegübergangsschranken zu öffnen, Steine, Holz und dergleichen auf die Bahn zuwerfen, oder zu legen, Signale nachzuahmen, falschen Alarm zu erregen, Weichen oder Signalscheiben unbefugt zu handhaben, überhaupt irgendwelche den Betrieb störende oder gefährdende Handlungen vorzunehmen. Wer auf Bahnhöfen oder in Bahnzügen oder mit Bezug auf die Beförderung von Personen, Gepäck, Tieren oder Waren sich ein Verhalten zu Schulden kommen lässt, das durch bundesrätlich genehmigte und veröffentlichte Reglemente verboten ist, soll mit Busse belegt werden, wenn eine Abmahnung seitens eines Bahnangestellten ohne Erfolg geblieben ist, oder auch, wenn zwar eine Abmahnung nach den Umständen nicht erfolgen konnte, der Fehlbare aber nach den Verhältnissen die Unzulässigkeit seiner Handlungsweise kennen musste. — Verletzungen obiger Bestimmungen sind bei der Polizei- oder Gerichtsstelle einzuklagen, die nach dem am Orte der Begehung der Übertretung geltenden Rechte zuständig ist. Kann sich der Fehlbare über seine Person, seinen Stand und Wohnort nicht glaubwürdig ausweisen, oder hat er in der Schweiz keinen festen Wohnsitz, so ist von ihm eine angemessene Kaution gegen Empfangsbescheinigung zu verlangen; sie ist mit der Anzeige zu übermitteln. Wird diese Kaution nicht geleistet, so erfolgt persönliche Zuführung des Betreffenden an die nächste Ortspolizeibehörde, die den Bericht entgegennimmt und als Strafantrag behandelt.

Übertretungen werden mit Bussen bis auf 100 Fr. bestraft. Unerhältliche Bussen sind in Gefängnis umzuwandeln, wobei ein Tag zu 3 Fr. zu berechnen ist. Die Polizeiübertretungen sind drei Monate nach der Begehung verjährt. Wenn eine mit Busse bedrohte Handlung oder Unterlassung gemäss eidgenössischem oder kantonalem Rechte als ein Vergehen oder eine schwerere

Polizeiübertretung, insbesondere als absichtliche oder fahrlässige Gefährdung von Eisenbahnzügen, erscheint, so ist sie nach ihrer schwereren Qualifikation zu verfolgen. Vorbehalten bleibt auch in allen Fällen die Geltendmachung der zivilrechtlichen Ansprüche für den durch Polizeiübertretungen zugefügten Schaden. Die kantonalen Behörden beurteilen die Übertretung gemäss den Strafbestimmungen des Gesetzes, im übrigen, was das Verfahren, die Kompetenz, die Rechtsmittel, den Anfall der Geldbussen, usw. anbetrifft, nach den jeweiligen bestehenden kantonalen Vorschriften. Nach letztern richtet sich auch die Strafverjährung. — Die Bahngesellschaft bezeichnet die Beamten und Angestellten, die zur Ausübung der Bahnpolizei berechtigt sind, unter Anzeige an den Bundesrat und an die betreffenden Kantonsregierungen. — Diese Beamten und Angestellten stehen innerhalb des ihnen durch das Gesetz angewiesenen polizeilichen Geschäftskreises hinsichtlich ihres amtlichen Charakters den kantonalen Polizeibediensteten gleich und sind auch in gleicher Weise wie diese amtlich in Pflicht zu nehmen. Der kantonalen Polizei bleiben die mit der Ausübung ihres Aufsichtsrechtes verbundenen Befugnisse vorbehalten. Die Bahnverwaltungen haben durch Anschlag an geeigneten Stellen (auf Bahnhofplätzen, in Wartsälen, bei Wegübergängen, usw.) das Publikum auf die nach der Örtlichkeit besonders in Betracht fallenden Bestimmungen des Gesetzes und der betreffenden Reglemente aufmerksam zu machen und dafür zu sorgen, dass die Bahnpolizeibeamten bei Ausübung ihres Dienstes mit einem Abdruck des Gesetzes versehen sind.

Die Sicherheit des Bahnbetriebes ist sodann gegen Verbrechen und Vergehen geschützt durch das Bundesgesetz über das Bundesstrafrecht der schweizerischen Eidgenossenschaft vom 4. Februar 1853 (Art. 67 und 68).

Das Bundesgesetz betreffend die Arbeitszeit beim Betriebe der Eisenbahnen und anderer Verkehrsanstalten vom 19. Dezember 1902 vermehrte die soziale Fürsorge für das im Betriebsdienste der Eisenbahnen stehende Personal,

indem es die Forderungen des ersten Gesetzes vom 27. Juni 1890 weiter entwickelte. Das Maximum der wirklichen Arbeitszeit wurde auf elf Stunden herabgesetzt, wobei der Bundesrat ermächtigt wird, bei besondern Verhältnissen weitere Kürzung vorzuschreiben; nach ungefähr der Hälfte der Arbeitszeit ist eine Ruhepause von wenigstens einer Stunde zu gewähren, die womöglich am Wohnort soll zugebracht werden können. Auch die 24 Stunden umfassenden Ruhetage sollen den Aufenthalt am Wohnorte ermöglichen; sie müssen mit einer Nachtruhe enden, und es muss ihnen die ununterbrochene Ruhezeit, die für das Lokomotiv- und Zugspersonal wenigstens zehn, für das übrige Personal wenigstens neun Stunden beträgt, unmittelbar oder kurz vorher vorangegangen sein; ist letzteres nicht möglich, so ist der Ruhetag um mindestens acht Stunden zu verlängern. Die ununterbrochene Ruhezeit kann nur für Beamte, denen eine Amtswohnung in der Nähe der Arbeitsstelle angewiesen ist, auf acht Stunden herabgesetzt werden. Von den 52 Ruhetagen, auf die die Beamten, Angestellten und Arbeiter des Betriebsdienstes im Jahr Anspruch haben, müssen 17 auf einen Sonntag fallen und weitere acht Tage sind als zusammenhängender Erholungsurlaub einzuteilen. Dem Personal der Hauptbahnen ist dieser zusammenhängende Urlaub neben den 52 Ruhetagen nach zehn Dienstjahren oder 30 Altersjahren zu gewähren und nach je drei weitern Dienstjahren um einen Tag zu verlängern. Die bei einer andern Bahn geleisteten Dienstjahre werden hinzugerechnet. Durch die Anordnung der Dauer der ununterbrochenen Ruhezeit ist auch die Maximalzeit der Dienstbereitschaft gesetzlich geordnet. Bei Berechnung der Dauer der Arbeitszeit wird für Nachtdienst ein Zuschlag von 25% gemacht. Ein Beamter darf höchstens für eine Periode von 14 Tagen im Monat für den Nachtdienst verwendet werden, mit Ausnahme der Nachtwächter; als Nachtdienst gilt die zwischen 11 Uhr abends und 4 Uhr morgens verrichtete Arbeit. Frauen werden nicht zum Nachtdienst zugelassen, mit Ausnahme der Wärterinnen, Putzfrauen und der zu ähnlichen Diensten verwendeten Frauen. Zur Erleichterung des Personals ist der Güterdienst an Sonntagen und den allgemein anerkannten Feiertagen gänzlich unter-

sagt, mit Ausnahme des Eilgutdienstes; für Zeiten ausnahmsweiser Verkehrssteigerung kann der Bundesrat Ausnahmen bewilligen, wovon namentlich zur Zeit des Herbstverkehres Gebrauch gemacht wird. Zuwiderhandlungen gegen das Gesetz sind mit Bussen bis auf 500 Fr., im Rückfall bis auf 1000 Fr. bedroht, die von den kantonalen Gerichten auszufällen sind. Zur Erleichterung der Kontrolle über die Einhaltung dieser Vorschriften sind nicht nur von der Bahnverwaltung genaue Verzeichnisse anzulegen, auch der Angestellte und Arbeiter hat ein Tagebuch und ein Verzeichnis zu führen, in das alle Abweichungen von den gesetzlichen Vorschriften einzutragen sind. Weitere Detailvorschriften enthält die Vollziehungsverordnung des Bundesrates vom 22. Dezember 1903 zum genannten Bundesgesetz. Der Arbeiterschutz hat somit einen weiten Weg zurückgelegt seit dem Nachtragsgesetz vom 14. Februar 1878 zu Art. 9 des Eisenbahngesetzes von 1872, das zwar die Vorschrift aufrecht erhielt, dass den Beamten und Angestellten wenigstens je der dritte Sonntag freizugeben sei, jedoch beifügte, dass für die Beamtenkategorien, deren Ersetzung am Sonntag mit besondern Schwierigkeiten verbunden oder im Interesse der Betriebssicherheit nicht tunlich sei, die Bahnverwaltungen mit Genehmigung des Bundesrates die Anordnung treffen können, dass der Freisonntag durch einen freien Werktag ersetzt werde.

Das Bundesgesetz betreffend die Hülfskassen der Eisenbahn- und Dampfschiffgesellschaften vom 28. Juni 1889 setzte im Interesse des Eisenbahnpersonals bestimmte Normen für die Statuten der Kassen fest, die die Invaliditäts-, Alters- und Todesversicherung bezwecken, und unterstellte deren Bestand, Geschäftsführung und allfällige Liquidation der Kontrolle des Bundesrates. Die Statuten dieser Hülfskassen sind dem Bundesrate zur Genehmigung vorzulegen. Sie haben folgende Forderungen zu erfüllen: 1. Die Leistungen der Hülfskasse müssen bei mässigen Ansprüchen an die Versicherten dem Versicherungszweck entsprechen. 2. Die vorgesehenen Einnahmen sollen nach den Gesetzen der Versicherungstechnik

genügen, um die in Aussicht gestellten Leistungen der Kasse zu bestreiten. 3. Es dürfen den Versicherten, in welchem Alter sie auch der Kasse beitreten mögen, keine Leistungen vorgeschrieben werden, welche den wahrscheinlichen Barwert der von der Hülfskasse versprochenen Gegenleistung übersteigen. 4. Die vor dem Erlasse dieses Gesetzes einer Kasse beigetretenen Mitglieder sind bezüglich ihrer noch zu bezahlenden periodischen Beiträge und ihrer Rechte an die Kasse den Neueintretenden von gleichem Eintrittsalter gleichzustellen. 5. Die Abgangsentschädigung der aus der Gesellschaft Austretenden ist in billigem Verhältnis zu den geleisteten Einlagen und dem von der Kasse getragenen Risiko zu bestimmen. — Mit den Statuten ist eine nach versicherungstechnischen Grundsätzen erstellte Bilanz dem Bundesrate zur Prüfung vorzulegen. Ergibt sich aus ihr, dass die Aktiven der Hülfskasse und der Barwert der statutenmässigen ordentlichen Einlagen zusammengenommen hinter dem Barwerte der den Versicherten noch auszurichtenden Leistungen der Kasse zurückbleiben, so ist das Defizit von der Gesellschaft der Hülfskasse zu ersetzen. Der Bundesrat bestimmt nach Einholung eines Amortisationsplans der Gesellschaft, unter Berücksichtigung der Grösse des Defizits, in welcher Frist und in welchen Beträgen der Ersatz zu geschehen hat. Ausserdem ist regelmässig alle fünf Jahre, und ausserordentlicherweise, wenn es der Bundesrat als nötig erachtet, eine solche Bilanz einzureichen und durch den Bundesrat die Grösse des allfälligen, von der Gesellschaft zu deckenden Defizits zu bestimmen. — Sowohl die Gesellschaft, als auch eine Gruppe von wenigstens einem Zehntel der Mitglieder der Hülfskasse ist berechtigt, innert einer Frist von 30 Tagen, von deren Eröffnung an, gegen Entscheide des Bundesrates bei Anwendung dieses Gesetzes Einspruch zu erheben. Im Falle eines solchen Einspruches hat der Bundesrat das Gutachten einer Kommission von Sachverständigen einzuholen. Die Wahl eines ihrer Mitglieder steht der Gesellschaft oder der Gruppe von Versicherten zu. Die Ergänzung der Kommission auf drei Mitglieder ist Sache des Bundesgerichts. Der Bundesrat entscheidet auf Grundlage des Gutachtens der Kommission endgültig. Die Jahresrechnungen

der Hülfskassen nebst dem Nachweis über den Bestand des Vermögens sind mit der Gesellschaftsrechnung dem Bundesrate vorzulegen, der sie auf Grund des Gesetzes und der Statuten zu prüfen hat. Ergibt die Rechnung einen Einnahmenüberschuss, so ist er zunächst zur Bildung oder Vermehrung der Reserve und einer Spezialreserve für Unvorhergesehenes im Interesse der Versicherten zu verwenden. — Die Gesellschaften sind verpflichtet, für möglichst sichere Anlage des Vermögens der Hülfskassen zu sorgen, und haften für allfällige Verluste. — Der Bundesrat hat darüber zu wachen, dass bei einem Betriebs- oder Besitzeswechsel oder einem Konkurse der Unternehmung die Interessen der Versicherten gewahrt bleiben. Die Liquidation einer Hülfskasse darf nur mit Bewilligung und unter der Aufsicht des Bundesrates stattfinden. Ihr Vermögen, das von der Gesellschaft dem Gesetze entsprechend zu ergänzen ist, wird nach dem Verhältnisse zur rechnungsmässigen Reserve der einzelnen Versicherten unter sie verteilt.

Über die Vollziehung dieses Hülfskassengesetzes hat das eidgenössische Eisenbahndepartement auf Verlangen der Bundesversammlung einen Spezialbericht vom 13. Juni 1893 erstattet, der in einlässlicher Weise über die Verhältnisse der bei den verschiedenen Bahngesellschaften vorhandenen Kassen und über die von der Aufsichtsbehörde getroffenen Massnahmen Auskunft erteilte.

Das Bundesgesetz betreffend die elektrischen Schwach- und Starkstromanlagen vom 24. Juni 1902 ordnet u. a. auch die rechtlichen Beziehungen der Eisenbahnen zur Telegraphenverwaltung und zu den privaten Elektrizitätswerken. Dem Bunde steht die Oberaufsicht über die Erstellung und den Betrieb der elektrischen Starkstromleitungen zu; die vom Bundesrate erlassenen Vorschriften sind für sie als massgebend erklärt. Alle Starkstromanlagen fallen unter das Gesetz, mit Ausnahme der auf eigenem Grund und Boden erstellten Einzelanlagen für Hausinstallationen; von den Schwachstromanlagen nur die, welche öffentlichen Grund und Boden oder Eisenbahngebiet benützen oder zufolge der Nähe von Starkstromanlagen Betriebsstörungen oder Gefährdungen veranlassen können.

Der Bundesrat stellt die Vorschriften auf, die zu tunlichster Vermeidung der Gefahren und Schädigungen erforderlich sind, die aus dem Bestande der Starkstromanlagen überhaupt und aus deren Zusammentreffen mit Schwachstromanlagen entstehen. In bezug auf die Haftpflichtbestimmungen sind auseinandergehalten einerseits die Beziehungen der Betriebsinhaber zu ihren Angestellten und Arbeitern, anderseits deren Haftpflicht gegenüber Dritten. Strenge Zufallshaftung besteht für Tötungen und Verletzungen von Personen sowie für Sachbeschädigungen mit Ausnahme von Störungen im Geschäftsbetrieb. Die Einrede der höhern Gewalt ist ausgeschlossen, wo es sich um Schaden handelt, der durch den bundesrätlichen Vorschriften entsprechende Einrichtungen hätte abgewendet werden können. Über die Verteilung der Kosten für Sicherungseinrichtungen beim Zusammentreffen von mehreren Starkstromleitungen oder von solchen mit Schwachstromleitungen, sind einlässliche Bestimmungen getroffen.

Die besondern Verhältnisse der Nebenbahnen sind berücksichtigt durch das Bundesgesetz über den Bau und Betrieb der schweizerischen Nebenbahnen vom 21. Dezember 1899 (vergl. Abschnitt X des I. Teiles).

Zu den genannten Gesetzen hat der Bundesrat ausführliche Vollziehungsverordnungen erlassen, unter denen als die wichtigsten zu erwähnen sind: Die Verordnung zum Bundesgesetz vom 23. Dezember 1872 über den Bau und Betrieb der Eisenbahnen vom 1. Februar 1875, die Verordnungen betreffend Bau und Betrieb der schweizerischen Nebenbahnen vom 9. Oktober 1903 und vom 10. März 1906, die Verordnung betreffend die technische Einheit im Eisenbahnwesen vom 26. Mai 1908, die Verordnung über die Vorlage und Form der Rechnungen und Bilanzen der Eisenbahngesellschaften vom 25. November 1884, die Verordnung betreffend Vorlage, Prüfung und Genehmigung der Fahrpläne vom 5. November 1903, die Verordnung betreffend den Unterhalt des Rollmaterials der schweizerischen Hauptbahnen vom 14. Juli 1910, die Verordnung betreffend

Festsetzung der Maximalgeschwindigkeit der Bahnzüge der schweizerischen Hauptbahnen vom 17. Juli 1912, das Kreisschreiben des Bundesrates betreffend Ausrüstung der Bahnzüge mit hinreichendem Wagenmaterial zur Personenbeförderung vom 4. Juli 1888, die Vollziehungsverordnung zum Bundesgesetz betreffend die Arbeitszeit beim Betriebe der Eisenbahnen vom 22. September 1903.

b) Transportrecht.

Das Eisenbahngesetz von 1872 nahm in Art. 38 in Aussicht, dass die Bundesgesetzgebung die erforderlichen Bestimmungen aufstelle über die Rechtsverhältnisse des Frachtverkehrs und der Spedition auf Eisenbahnen und auf andern vom Bunde konzedierten oder von ihm selbst betriebenen Transportanstalten (Dampfschiffen, Posten). In Ausführung dieser Vorschrift wurde das Bundesgesetz betreffend den Transport auf Eisenbahnen vom 20. März 1875 erlassen, das auf den 1. September 1875 in Kraft trat. Dieses Gesetz enthielt neben den allgemeinen Bestimmungen Vorschriften über die Beförderung von Personen und von Gütern. Der letztgenannte Abschnitt behandelte eingehend die Eingehung des Frachtvertrages, die Rechte und Pflichten bei dessen Vollziehung, das Zusammenwirken mehrerer Verwaltungen bei einem Frachtvertrage, das Retentions- und Pfandrecht, die Dauer und Geltendmachung dei Reklamationen, einige besondere Transportverhältnisse, die höhere Gewalt und die Beschränkung der Privatwillkür betreffend die Haftbarkeit.

Dieses Gesetz, das in erster Linie die Beziehungen zwischen der Eisenbahn und den Transportgebern für den Güterverkehr im Innern der Schweiz ordnete, musste eine grundsätzliche Änderung erfahren, als am 14. Oktober 1890 zwischen Deutschland, Frankreich, Österreich-Ungarn, Russland, Belgien, den Niederlanden und der Schweiz in Bern das internationale Übereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr abgeschlossen wurde, als Ergebnis einlässlicher Beratungen der Vertreter der genannten Staaten in drei Konferenzen, die 1878, 1881 und 1890 in Bern stattgefunden hatten. Dieses Übereinkommen

regelte in umfassender Weise die Rechtsverhältnisse des internationalen Gütertransportes, indem es einheitliche Grundsätze über das Frachtrecht für die Gütertransporte mit durchgehendem Frachtbrief aus einem der beteiligten Länder nach dem andern aufstellte. Es entstand die Frage, ob dessen Bestimmungen soweit möglich auf den innern Verkehr der Schweiz übertragen werden sollen. Der Bundesrat führte in seiner Botschaft vom 25. Oktober 1892 zum Entwurf eines neuen Bundesgesetzes betreffend den Transport auf Eisenbahnen und Dampfschiffen aus, dass zwar nicht undenkbar sei, dass die Rechtsvorschriften andere seien, je nachdem der Bestimmungs- oder der Versandort der zum Eisenbahntransport gelangenden Güter im In- oder Auslande liege; es habe sich auch gezeigt, dass die Übernahme einiger besonderer Bestimmungen, so sehr sie für die grösseren Verhältnisse des Verkehrs von Land zu Land geeignet seien, Erschwerungen für den innern Verkehr bedeuten würden. Auf der andern Seite enthalte das internationale Übereinkommen eine Reihe von Verbesserungen, welche auch dem innern Verkehr zugänglich gemacht werden sollten. Dann sei zu berücksichtigen, dass das Übereinkommen auch da, wo seine Bestimmungen sich dem bisherigen schweizerischen Verkehrsrechte annähern oder dieses dem Wesen nach ganz aufnehmen, vielfach eine von dem Transportgesetz von 1875 verschiedene Fassung angenommen habe, die leicht zum Ausgangspunkt unrichtiger Auffassungen bei dem Publikum und bei den Gerichten werden und zu Verwirrung führen könnte, während die Tendenz der internationalen Verhandlungen doch auf Vereinfachung und Klarstellung der Dinge gerichtet war. Auch habe man in jenen Verhandlungen als das schliesslich zu erstrebende Ziel ein einheitliches Recht für den internationalen und den internen Verkehr betrachtet und nur deswegen auf die direkte Verfolgung dieses Zieles verzichtet, weil man befürchtete, dass damit das voraussichtlich für einmal Erreichbare gefährdet würde. Man vertraute darauf, dass eine gesunde Auffassung von selber im Sinne jenes Grundsatzes wirken werde. Die meisten der am Übereinkommen beteiligten Staaten hätten die Revision des internen Frachtrechtes im Sinne der

möglichsten Annäherung an das internationale Übereinkommen an die Hand genommen. In Deutschland und Österreich-Ungarn sei auf dieser Grundlage bereits ein neues Betriebsreglement ausgearbeitet, das für den ganzen Umfang der beiden Staaten gleichmässige Anwendung finden soll und dessen Vorschriften über die Beförderung von Gütern sich fast durchweg an die des internationalen Übereinkommens anschliessen und sich im übrigen darauf beschränken, sie dem Bedürfnis entsprechend zu ergänzen, in der Art, dass dieses Betriebsreglement tatsächlich die einzige und ausschliessliche Wegleitung für den Verkehr des Publikums mit den Eisenbahnen werde. In gleicher Weise müsse bei der unvermeidlichen Revision des Transportreglementes der schweizerischen Eisenbahnen verfahren werden, dessen Aufstellung gemäss dem Art. 36 des Eisenbahngesetzes von 1872 zunächst den Verwaltungen überlassen sei, immerhin unter dem Vorbehalt des Genehmigungsrechtes durch den Bundesrat. Das Transportreglement werde über die Rechte und Pflichten im Verkehr zwischen den Eisenbahnen und dem Publikum sowohl hinsichtlich der internationalen als der internen Transporte Auskunft geben müssen und so, da es sich in den Grundsätzen von der Gesetzgebung nicht entfernen dürfe, wie bisher zum praktischen Wegweiser für das Publikum werden. Bevor aber die Verwaltungen an die Ausarbeitung dieses Transportreglementes gehen können, sei es notwendig, festzustellen, wie weit das bisherige Transportgesetz noch zu berücksichtigen sei oder nicht; dieses sei daher einer Revision zu unterziehen und dabei die Punkte zu bestimmen, wo besondere Vorschriften für das interne Recht beibehalten oder aufgestellt werden wollen. Das habe zu geschehen durch den Erlass eines vollständigen Gesetzes für den internen Verkehr neben dem internationalen Übereinkommen. Ferner erschien es zweckmässig, auch die Bestimmungen über den Personen- und Gepäcktransport aufzunehmen. Endlich wurde angezeigt erachtet, die Vorschriften betreffend den Transport auf Eisenbahnen auch auf den Dampfschiffverkehr auszudehnen.

Der Entwurf wurde zunächst dem Vorort des schweizerischen Handels- und Industrievereins, zu Handen der inter-

essierten Kreise, ferner der Präsidialverwaltung des Verbands der schweizerischen Eisenbahnen und den grössern Dampfschiffverwaltungen zur Prüfung und Vernehmlassung zugestellt. Es gingen eine Reihe von Ausstellungen und Wünschen ein. Das Eisenbahndepartement sah sich infolge dieser Vernehmlassungen veranlasst, den Entwurf einer Kommission von Fachexperten zu unterstellen. Die Kritik und damit die Zielpunkte der Verhandlungen in der Expertenkommission waren in der Hauptsache praktischer Natur und auf Verbesserungen gerichtet, durch die den besondern Bedürfnissen des schweizerischen Verkehrs Rechnung zu tragen sei.

In der allgemeinen Anordnung des Stoffes folgte der Entwurf dem Gesetz von 1875, die ersten Artikel enthalten allgemeine Bestimmungen, welche sowohl auf den Personen- als auf den Güterverkehr sich beziehen; daran reihen sich die besonderen Bestimmungen über den Güterverkehr, welche in Unterabteilungen über die Eingehung des Frachtvertrages, die Durchführung des Frachtvertrages, die Haftpflicht, den Rückgriff der Bahnen unter sich, die Prozesskosten und die höhere Gewalt eingereiht sind, und denen die besonderen Bestimmungen über den Personen- und Gepäckverkehr folgen. Den Schluss bilden die Behandlung des Dampfschiffverkehrs, der Strafartikel und die Schlussbestimmungen. Soweit die Materie mit dem internationalen Recht übereinstimmt, entspricht die Reihenfolge der in dem Übereinkommen vom 14. Oktober 1890 durchgeführten Anordnung.

Das neue Transportgesetz vom 29. März 1893 soll für den Güterverkehr zur Anwendung kommen überall, wo nicht besondere Vereinbarungen hinsichtlich der internationalen Transporte bestehen, d. h. zunächst im internen Verkehr; dann subsidiär auch da, wo das internationale Übereinkommen ausdrücklich auf die lokale Gesetzgebung verweist, und endlich in den Fällen, wo es sich um Transporte von und nach solchen Eisenbahnstrecken im Auslande handelt, die dem internationalen Übereinkommen nicht unterworfen sind.

Ob ein Transport auf Grund des internen Gesetzes oder unter den Vorschriften des internationalen Übereinkommens

befördert wird, muss aus dem Frachtbrief, von dem die Sendung begleitet ist, hervorgehen. Die Frachtbriefe für die einen und für die andern Sendungen müssen daher äusserlich leicht erkennbar sein, wofür im Transportreglement zu sorgen ist.

Eine Voraussetzung des direkten Verkehrs ist vor allem der durchgehende Frachtbrief, der in allen Fällen von der Abgangs- bis zur Bestimmungsstation jeder Sendung gelten und jede Reexpedition, wie an den Landesgrenzen, so auch an den Übergangspunkten von einer Bahn auf die andere überflüssig machen soll. Der direkte Verkehr schliesst aber auch die Forderung direkter Tarife und Billette, einheitliche Tarifbestimmungen und einen gegenseitigen Durchlauf der Transportmittel ein. Der Vorbehalt, dass einzelne in ausnahmsweisen Verhältnissen stehende Eisenbahnen von der Verpflichtung, am direkten Verkehr teilzunehmen, vom Bundesrat ganz oder teilweise enthoben werden können, ist eine Anerkennung der bestehenden tatsächlichen Verhältnisse; es gibt Eisenbahnen, wie z. B. die Berg- und Touristenbahnen, wo die Einrichtung eines direkten Verkehrs im vollen Umfang des Gesetzes nicht möglich oder vernünftigerweise entbehrlich ist. Auch wurde es damals als eine unbillige Zumutung an die Schmalspurbahnen erachtet, die Einrichtungen herzustellen, die den Durchgang normalspuriger Wagen über ihre Linien ermöglichen sollten. Die Vorschrift betreffend die Verpflichtung der Bahnen zur intensiveren Gestaltung des durchgehenden Verkehrs mit ausländischen Eisenbahnen, mit der selbstverständlichen Einschränkung, dass sie nur wirksam sein kann, wo die auswärtigen Bahnen zur Abschliessung der bezüglichen Vereinbarungen bereitwillig oder gesetzlich verpflichtet sind, wurde aufrecht erhalten.

Die Bestimmungen des Gesetzes finden keine Anwendung auf die Gegenstände, die dem Postzwange unterworfen sind, die Gegenstände, die wegen ihres Umfanges, ihres Gewichts oder ihrer sonstigen Beschaffenheit, nach der Anlage und dem Betriebe auch nur einer der Bahnen, die an der Ausführung des Transportes teilzunehmen haben, sich zur Beförderung nicht eignen, und die Personen und Gegenstände, deren Beförderung aus Gründen der öffentlichen Ordnung verboten ist.

Das Transportreglement wird die Güter bezeichnen, die wegen ihres grossen Wertes, wegen ihrer besondern Beschaffenheit oder wegen der Gefahren, welche sie für die Ordnung und Sicherheit des Eisenbahnbetriebes bieten, vom Transporte ausgeschlossen oder zu diesem nur bedingungsweise zugelassen sind.

Das Transportreglement wird auch die auf den Personentransport bezüglichen Verhältnisse regeln, soweit sie im Gesetz nicht bereits geordnet sind.

Die Bestimmungen der Tarife der einzelnen Bahngesellschaften, der Eisenbahnvereine oder Verbände haben nur Geltung, soweit sie den Bestimmungen des Gesetzes und des Transportreglementes nicht widersprechen; andernfalls sind sie nichtig. Ebenso sind Reglemente, Publikationen und spezielle Vereinbarungen, durch die zum voraus die durch das Gesetz normierte Verantwortlichkeit und Schadenersatzverbindlichkeit der Bahnverwaltungen ausgeschlossen oder beschränkt werden sollen, ohne rechtliche Wirkung. Alle Tarife und Transportbedingungen, sowie die Änderungen an denselben bedürfen, bevor sie zur Anwendung gelangen können, der Genehmigung des Bundesrates.

Jede Eisenbahn ist verpflichtet, unter den Bedingungen des Gesetzes und des Transportreglementes die Beförderung von Personen und Gütern zu übernehmen, sofern der Reisende, beziehungsweise der Absender, den Anordnungen des Gesetzes und des Transportreglementes sich unterwirft, die Beförderung mit den regelmässigen Transportmitteln möglich ist und nicht Umstände, welche als höhere Gewalt zu betrachten sind, die Beförderung verhindern. Die Eisenbahnen sind verpflichtet, die Güter, die nicht rechtzeitig verladen oder aus Gründen des Betriebes nicht unmittelbar befördert werden können, unentgeltlich in ihren Schuppen oder, wenn die Natur des Gutes es erlaubt, auf den Lagerplätzen zu lagern. Die Beförderung der Güter findet in der Reihenfolge statt, in der sie zum Transport angenommen worden sind, sofern die Eisenbahn nicht zwingende Gründe des Eisenbahnbetriebes oder das öffentliche Interesse für eine Ausnahme geltend machen kann. Die Fristen zur

Stellung der Wagen für solche Güter, die vom Absender zu verladen sind, werden im Transportreglement festgesetzt werden. Wenn durch Verschulden der Eisenbahn eine Verspätung in der Bereitstellung der Wagen eingetreten ist, so ist die Eisenbahn auch verpflichtet, die Verladung der Güter in die Wagen gebührenfrei zu besorgen. Abgesehen von den im Transportreglemente festzustellenden Ausnahmen braucht die Annahme der Sendungen und die Bereitstellung der Wagen oder die Ablieferung der Güter an den Empfänger an den Sonntagen nicht zu erfolgen. Dem Sonntag gleich gehalten werden folgende Feiertage: Neujahr, Karfreitag, Himmelfahrtstag und Weihnachtstag. Jede Zuwiderhandlung gegen die Bestimmungen dieser Vorschriften begründet den Anspruch auf Ersatz des dadurch entstandenen Schadens.

Es folgen besondere Bestimmungen über den Güterverkehr. Für die Eingehung des Frachtvertrages ist festgesetzt, dass jede Sendung von Gütern von einem Frachtbrief begleitet sein muss, der folgende Angaben enthält: Ort und Tag der Ausstellung; die Bezeichnung der Versandstation, sowie der Versandbahn; die Bezeichnung der Bestimmungsstation, den Namen und den Wohnort des Empfängers, sowie die etwaige Angabe, dass das Gut bahnlagernd (Station restante) gestellt sei; die Bezeichnug der Sendung nach ihrem Inhalt, die Angabe des Gewichtes oder statt dessen eine den Bestimmungen des Transportreglementes entsprechende Angabe; ferner bei Stückgut die Anzahl, die Art der Verpackung, Zeichen und Nummer der Frachtstücke, und bei Sendungen, deren Fracht nach dem Werte berechnet wird, die Angabe des Wertes; das allfällige Verlangen des Absenders, Spezialtarife (Ausnahmstarife) zur Anwendung zu bringen; die allfällige Angabe des deklarierten Interesses an der Lieferung; die Angabe, ob das Gut in Eilfracht oder in gewöhnlicher Fracht zu befördern sei; das genaue Verzeichnis der für die zoll- oder steueramtliche Behandlung oder die polizeiliche Prüfung nötigen Begleitpapiere; den Frankaturvermerk im Falle der Vorausbezahlung der Fracht oder der Hinterlegung eines Frankaturvorschusses; die auf dem Gute haftenden Nachnahmen, und zwar sowohl die erst nach Eingang

auszuzahlenden, als auch die von der Eisenbahn geleisteten Barvorschüsse; die Angabe des einzuhaltenden Transportweges und, soweit es sich um zollpflichtige Güter handelt, mit Bezeichnung der Stationen, wo die Zollabfertigung stattfinden soll (in Ermangelung einer solchen Angabe hat die Eisenbahn den Weg zu wählen, der ihr für den Absender am zweckmässigsten erscheint; für die Folgen dieser Wahl haftet die Eisenbahn nur, wenn ihr hiebei ein grobes Verschulden zur Last fällt); die Unterschrift des Absenders mit seinem Namen oder seiner Firma, sowie die Angabe seiner Wohnung; die Unterschrift kann durch eine gedruckte oder gestempelte Zeichnung des Absenders ersetzt werden.

Die nähern Festsetzungen über die Ausstellung und den Inhalt des Frachtbriefes, insbesondere das zur Anwendung kommende Formular, sind dem Transportreglemente vorbehalten. Die Aufnahme weiterer Erklärungen in den Frachtbrief, die Ausstellung anderer Urkunden an Stelle des Frachtbriefes, sowie die Beifügung anderer Schriftstücke zum Frachtbriefe, sofern sie nicht durch das Gesetz oder das Transportreglement für statthaft erklärt sind, ist unzulässig und ohne rechtliche Wirkung. Für den Lokalverkehr bleiben reglementarische Bestimmungen vorbehalten, wonach Güter auch ohne Frachtbrief aufgegeben werden können.

Der Absender haftet für die Richtigkeit der in den Frachtbrief aufgenommenen Angaben und Erklärungen und trägt alle Folgen, welche aus unrichtigen, ungenauen oder ungenügenden Erklärungen entspringen. Die Eisenbahn ist jederzeit berechtigt, die Übereinstimmung des Inhalts der Sendungen mit den Angaben des Frachtbriefes zu prüfen, unter Beiziehung des Berechtigten. Der Versender hat das Recht, von der Eisenbahn die Feststellung des Gewichtes oder der Stückzahl der zum Transport aufgegebenen Güter, sowie eine Bescheinigung über das Ergebnis der Feststellung zu verlangen. Wenn mangels der hierzu erforderlichen oder infolge ungenügender Einrichtungen die Feststellung des Gewichtes auf der Abgangsstation nicht stattfinden kann, so geschieht sie auf einer andern Station des Transportweges. Die zu bezahlenden Gebühren werden im

Tarif festgestellt. Bei unrichtiger Angabe des Inhalts einer Sendung, sowie im Falle der Überlastung eines dem Absender zur Selbstverladung gestellten Wagens ist jener, sofern er die Vorwiegung nicht verlangt hat, zur Nachzahlung der etwaigen Frachtdifferenz und zum Ersatze des entstandenen Schadens verpflichtet. Im Wiederholungsfalle kann eine Polizeibusse im zwei- bis zehnfachen Betrage der verkürzten Fracht ausgesprochen werden. Überdies bleibt die strafrechtliche Verfolgung vorbehalten, die nach den Umständen des Falles eintreten kann.

Es folgen die Vorschriften über den formellen Abschluss des Frachtvertrages. Die Eisenbahn ist verpflichtet, auf Verlangen des Absenders den Empfang des Frachtgutes unter Angabe des Datums der Annahme zur Beförderung auf einem ihr mit dem Frachtbriefe vorzulegenden Duplikate desselben zu bescheinigen. Dieses Duplikat hat nicht die Bedeutung des Originalfrachtbriefes und ebensowenig diejenige eines Ladescheins. Das Frachtbriefduplikat kann durch einen einfacher gestalteten Annahmeschein ersetzt werden, der dieselbe rechtliche Bedeutung hat wie das Duplikat und dessen Form im Transportreglemente festgestellt wird. Die Ausstellung eines Duplikatfrachtbriefes und eines Annahmescheines für dieselbe Sendung ist unzulässig.

Soweit die Natur des Frachtgutes zum Schutze gegen Verlust oder Beschädigung auf dem Transporte eine Verpackung nötig macht, liegt deren gehörige Besorgung dem Absender ob. Für Mängel der Verpackung hat der Absender zu haften und den daraus entstehenden Schaden zu tragen. Der Absender ist verpflichtet, dem Frachtbriefe die Begleitpapiere beizugeben, die zur Erfüllung der etwa bestehenden Zoll-, Steuer- und Polizeivorschriften vor der Ablieferung an den Empfänger erforderlich sind. Er haftet der Eisenbahn, sofern ihr nicht ein Verschulden zur Last fällt, für alle Folgen, die aus dem Mangel, der Unzulänglichkeit oder Unrichtigkeit der Papiere entstehen. Der Eisenbahn liegt eine Prüfung ihrer Richtigkeit und Vollständigkeit nicht ob. Sie hat aber die Verpflichtung, dem Absender, sofern er sich bei ihr nach der Notwendigkeit und

der Einrichtung solcher Papiere erkundigt, die ihr bekannten einschlagenden Bestimmungen mitzuteilen und ihn auch unaufgefordert auf leicht erkennbare Irrtümer in Beziehung auf die Notwendigkeit und die Einrichtung solcher Begleitpapiere aufmerksam zu machen. Die Zoll-, Steuer- und Polizeivorschriften werden, solange das Gut sich auf dem Wege befindet, von der Eisenbahn erfüllt. Sie kann ihre Aufgabe unter ihrer eigenen Verantwortlichkeit einem Kommissär übertragen oder sie selbst übernehmen. In beiden Fällen hat sie die Verpflichtungen eines Kommissärs. Der Verfügungsberechtigte kann jedoch der Zollbehandlung entweder selbst oder durch einen im Frachtbriefe bezeichneten Bevollmächtigten beiwohnen, um die nötigen Aufklärungen über die Tarifierung des Gutes zu erteilen und seine Bemerkungen beizufügen. Diese dem Verfügungsberechtigten erteilte Befugnis begründet nicht das Recht, das Gut in Besitz zu nehmen oder die Zollbehandlung selbst vorzunehmen. Bei der Ankunft des Gutes am Bestimmungsorte steht dem Empfänger das Recht zu, die zoll- und steueramtliche Behandlung zu besorgen, falls nicht im Frachtbriefe etwas anderes festgesetzt ist. Als Bestimmungsort gilt die auf dem Frachtbrief angegebene Bestimmungsstation.

Die Berechnung der Fracht erfolgt nach Massgabe der zu Recht bestehenden, gehörig veröffentlichten Tarife. Jedes Privatübereinkommen, wodurch einem oder mehreren Absendern eine Preisermässigung gegenüber den Tarifen gewährt werden soll, ist verboten und nichtig. Dagegen sind Tarifermässigungen erlaubt, die gehörig veröffentlicht sind und unter Erfüllung der gleichen Bedingungen jedermann in gleicher Weise zu gute kommen. Ausser den im Tarife angegebenen Frachtsätzen und Vergütungen für besondere im Tarife vorgesehene Leistungen zu gunsten der Eisenbahnen dürfen nur bare Auslagen erhoben werden, insbesondere Aus-, Ein- und Durchgangsabgaben, nicht in den Tarif aufgenommene Kosten für Überführung und Auslagen für Reparaturen an den Gütern, die infolge ihrer äussern oder innern Beschaffenheit zu ihrer Erhaltung notwendig werden. Diese Auslagen sind gehörig fest-

zustellen und in dem Frachtbriefe ersichtlich zu machen, dem die Beweisstücke beizugeben sind.

Werden die Frachtgelder nicht bei der Aufgabe des Gutes zur Beförderung berichtigt, so gelten sie als auf den Empfänger angewiesen. Bei Gütern, die nach dem Ermessen der annehmenden Bahn schnellem Verderben unterliegen oder wegen ihres geringen Wertes die Fracht nicht sicher decken, kann die Vorausbezahlung der Frachtgelder gefordert werden. Wenn im Falle der Frankierung der Betrag der Gesamtfracht beim Versand nicht genau bestimmt werden kann, so kann die Versandbahn die Hinterlegung des ungefähren Frachtbetrages fordern. Wurde der Tarif unrichtig angewendet, oder sind Rechnungsfehler bei der Festsetzung der Frachtgelder und Gebühren vorgekommen, so ist das zu wenig Geforderte nachzuzahlen, das zu viel Erhobene zu erstatten. Ein derartiger Anspruch kann nur binnen Jahresfrist vom Tage der Zahlung an geltend gemacht werden.

Dem Absender ist gestattet, das Gut bis zur Höhe seines Wertes mit Nachnahme zu belasten. Diese Nachnahme darf jedoch den Höchstbetrag von 2000 Franken nur insoweit übersteigen, als sämtliche am Transport beteiligte Bahnen einverstanden sind. Die Güter, für die Vorausbezahlung der Fracht verlangt werden kann, dürfen nur unter Zustimmung der Versandbahn mit Nachnahme belastet werden. Für die aufgegebene Nachnahme wird die tarifmässige Provision berechnet. Die Eisenbahn ist verpflichtet, dem Absender die Nachnahme auszubezahlen, sobald der Betrag derselben vom Empfänger berichtigt ist. Dies findet auch Anwendung auf Auslagen, die vor der Aufgabe für das Frachtgut gemacht worden sind. Ist das Gut ohne Einziehung der Nachnahme abgeliefert worden, so haftet die Eisenbahn für den Schaden bis zum Betrag der Nachnahme und hat ihn dem Absender sofort zu ersetzen, vorbehältlich ihres Rückgriffs gegen den Empfänger.

Die Zeit, innerhalb der der Transport des Frachtgutes bewirkt werden muss, die Lieferfrist und die Berechnung dieser Zeit setzt das Transportreglement fest.

Der Absender allein hat das Recht, die Verfügung zu treffen, dass die Ware auf der Versandstation zurückgegeben, unterwegs

angehalten oder an einen andern als den im Frachtbriefe bezeichneten Empfänger am Bestimmungsorte oder auf einer Zwischenstation abgeliefert werde. Dieses Recht steht indes dem Absender nur dann zu, wenn er das Duplikat des Frachtbriefes oder den Annahmeschein vorweist. Hat die Eisenbahn die Anweisungen des Absenders befolgt, ohne die Vorzeigung des Duplikatfrachtbriefes oder Annahmescheines zu verlangen, so ist sie für den daraus entstandenen Schaden dem Empfänger, dem der Absender das Duplikat oder den Annahmeschein übergeben hat, haftbar. Derartige Verfügungen des Absenders ist die Eisenbahn zu beachten nur verpflichtet, wenn sie ihr durch Vermittlung der Versandstation zugekommen sind. Das Verfügungsrecht des Absenders erlischt, auch wenn er das Frachtbriefduplikat oder einen Annahmeschein besitzt, sobald nach Ankunft des Gutes am Bestimmungsorte der Frachtbrief dem Empfänger übergeben oder eine von dem letzteren erhobene Klage der Eisenbahn zugestellt worden ist. Ist dies geschehen, so hat die Eisenbahn nur die Anweisungen des bezeichneten Empfängers zu beachten, widrigenfalls sie ihm für das Gut haftbar wird. Die Eisenbahn darf die Ausführung dieser Anweisungen nur dann verweigern oder verzögern, oder solche Anweisungen in veränderter Weise ausführen, wenn durch deren Befolgung der regelmässige Transportverkehr gestört würde.

Diese Verfügungen müssen mittelst schriftlicher und vom Absender unterzeichneter Erklärung nach dem im Transportreglemente vorgeschriebenen Formular erfolgen. Die Eisenbahn kann den Ersatz der Kosten verlangen, die durch die Ausführung solcher Verfügungen entstanden sind, insoweit diese nicht durch ihr eigenes Verschulden veranlasst wurden.

Die Eisenbahn ist verpflichtet, am Bestimmungsorte dem bezeichneten Empfänger gegen Bezahlung der im Frachtbriefe ersichtlich gemachten Beträge und gegen Bescheinigung des Empfanges den Frachtbrief und das Gut auszuhändigen. Der Empfänger ist nach Ankunft des Gutes am Bestimmungsorte berechtigt, die durch den Frachtvertrag begründeten Rechte gegen Erfüllung der sich daraus ergebenden Verpflichtungen in eigenem Namen gegen die Eisenbahn geltend zu machen, sei

es, dass er hierbei in eigenem oder in fremdem Interesse handle. Er ist insbesondere berechtigt, von der Eisenbahn die Übergabe des Frachtbriefes und die Auslieferung des Gutes zu verlangen. Dieses Recht erlischt, wenn der im Besitze des Duplikates oder eines Annahmescheines befindliche Absender der Eisenbahn eine entgegenstehende Verfügung erteilt hat. Als Ort der Ablieferung gilt die vom Absender bezeichnete Bestimmungsstation. Durch Annahme des Gutes und des Frachtbriefes wird der Empfänger verpflichtet, der Eisenbahn die im Frachtbrief ersichtlich gemachten Beträge zu bezahlen.

Wird der Antritt oder die Fortsetzung des Eisenbahntransportes durch höhere Gewalt oder Zufall verhindert oder kann der Transport auf einem andern Wege nicht stattfinden, so hat die Eisenbahn den Absender um anderweitige Verfügung über das Gut anzugehen. Der Absender kann vom Vertrage zurücktreten, muss aber die Eisenbahn, sofern ihr kein Verschulden zur Last fällt, für die Kosten zur Vorbereitung des Transportes, die Kosten der Wiederausladung und die Ansprüche in Beziehung auf den etwa bereits zurückgelegten Transportweg entschädigen. Wenn im Falle einer Betriebsstörung die Fortsetzung des Transportes auf einem andern Wege stattfinden kann, ist die Entscheidung der Eisenbahn überlassen, ob es dem Interesse des Absenders entspricht, den Transport auf einem andern Wege dem Bestimmungsorte zuzuführen, oder den Transport anzuhalten und den Absender um anderweitige Anweisung anzugehen. Wenn aber durch die Wahl der Hülfsroute Mehrkosten entstehen, so muss im internen Verkehr die Genehmigung des Absenders vorerst eingeholt werden. Befindet sich der Absender nicht im Besitze des Frachtbriefduplikates oder des Annahmescheines, so dürfen die genannten Anweisungen weder die Person des Empfängers noch den Bestimmungsort abändern.

In Ermangelung späterer Anweisungen des Absenders und sofern das Gut nicht Station restante gestellt ist, hat die Bahnverwaltung längstens 24 Stunden nach Ankunft des Frachtgutes an der Endstation, auch wenn die vertragsmässige Lieferzeit noch nicht abgelaufen sein sollte, dem Adressaten den Frachtbrief zuzustellen, oder eine schriftliche Anzeige (Avisbrief) an

ihn durch übliche Gelegenheit abzusenden und ihm sodann ohne weitern Verzug die Güter nebst dem Frachtbriefe gegen Zahlung der Fracht und der übrigen auf den Gütern etwa haftenden Auslagen auszuliefern. Handelt es sich um Eilgüter, so muss die Zustellung der Frachtbriefe beziehungsweise der Avisbriefe längstens binnen vier Stunden nach erfolgter Ankunft (bei den später als 5 Uhr abends ankommenden Gütern längstens bis 9 Uhr folgenden Morgens) erfolgen. Der Tag der Ankunft der Güter auf der Bestimmungsstation ist durch einen Datumstempel auf dem Frachtbriefe anzugeben. Bei Eilgutsendungen ist auch die Stunde der Ankunft beizufügen. Wenn keinerlei Verfügungen des Absenders im Wege stehen, so kann der Empfänger nach Ankunft des Gutes an der Endstation, auch ohne eine Anzeige der Bahn abzuwarten, die Übergabe des Frachtbriefes und die Auslieferung des Gutes verlangen. Die Bahnverwaltungen sind verpflichtet, dem Empfänger zur Abholung des Gutes unentgeltlich die nötige Frist zu gewähren, deren Dauer das Transportreglement bestimmt, sowie auf Verlangen die Güter vor deren Ablieferung gegen eine durch das Transportreglement festzusetzende Gebühr abzuwägen und das Gewichtsergebnis im Frachtbriefe oder auf einem besondern Scheine vorzumerken. Für die Zufuhr der Güter durch die Bahn zum Hause des Empfängers (Camionnage) gelten die Bestimmungen der aufzustellenden Tarife.

Die Empfangsbahn hat bei der Ablieferung alle durch den Frachtvertrag begründeten Forderungen, insbesondere Fracht- und Nebengebühren, Zollgelder und andere zum Zwecke der Ausführung des Transportes gehabte Auslagen, sowie die auf dem Gute haftenden Nachnahmen und sonstigen Beträge einzuziehen und zwar sowohl für eigene Rechnung, als auch für Rechnung der vorhergehenden Eisenbahnen und sonstiger Berechtigter. Die Eisenbahn hat für alle ihre Forderungen die Rechte eines Faustpfandgläubigers an dem Gute. Dieses Pfandrecht besteht, solange das Gut in der Verwahrung der Eisenbahn oder eines Dritten sich befindet, der es für sie inne hat. Glaubt der Empfänger die auf dem Frachtgute haftenden Forderungen ganz oder teilweise beanstanden zu können, so kann ihm die

Ablieferung nicht vorenthalten werden, sofern er den streitigen Betrag auf Gefahr und Kosten des unrecht habenden Teiles amtlich hinterlegt. Der hinterlegte Betrag tritt in bezug auf das Retentions- und Pfandrecht an die Stelle des Frachtgutes. Diese Bestimmung bezieht sich jedoch nicht auf Nachnahmen. Die Wirkungen des Pfandrechtes bestimmen sich nach dem Obligationenrecht.

Jede Eisenbahn ist verpflichtet, nachdem sie bei der Aufgabe oder der Ablieferung des Gutes die Fracht und die andern aus dem Frachtvertrage herrührenden Forderungen eingezogen hat, den beteiligten Bahnen den ihnen gebührenden Anteil an der Fracht und den erwähnten Forderungen zu bezahlen. Die Ablieferungsbahn ist für die Bezahlung dieser Beträge verantwortlich, wenn sie das Gut ohne Einziehung der darauf haftenden Forderungen abliefert. Der Anspruch gegen den Empfänger des Gutes bleibt ihr jedoch vorbehalten. Die Übergabe des Gutes von einer Eisenbahn an die nächstfolgende begründet bei unfrankierten Sendungen für die erstere, und bei frankierten Sendungen für die letztere das Recht, die Anschlussbahn im Kontokorrent sofort mit dem Betrage der Fracht und der sonstigen Forderungen, soweit sie zur Zeit der Übergabe des Gutes aus dem Frachtbriefe sich ergeben, zu belasten, vorbehältlich der endgültigen Abrechnung.

Bei Ablieferungshindernissen hat die Ablieferungsstation den Absender durch Vermittlung der Versandstation von der Ursache des Hindernisses unverzüglich in Kenntnis zu setzen. Sie darf in keinem Falle ohne ausdrückliches Einverständnis des Absenders das Gut zurücksenden. Inzwischen soll das Gut auf Kosten und Gefahr des Absenders von der Bahnverwaltung entweder bei sich selbst oder bei einem Dritten gelagert werden. Güter, welche einem schnellen Verderben ausgesetzt sind, oder deren vermutlicher Wert die darauf haftenden Kosten nicht deckt, müssen, ohne Verzug, und Güter, über die weder der Versender noch der Empfänger innert 30 Tagen verfügt hat, können zu gunsten des Berechtigten verkauft werden. In beiden Fällen sind die Beteiligten, und zwar, wenn die Natur des Gutes es gestattet, mindestens acht Tage zum voraus, von der An-

ordnung des Verkaufs zu benachrichtigen. Der Verkauf kann in den erstgenannten zwei Fällen, sofern weder vom Empfänger noch vom Versender oder einem Stellvertreter desselben ein amtliches Verfahren beantragt wird, ausseramtlich vorgenommen werden. Zu diesem Verfahren ist von dem betreffenden Angestellten der Bahnverwaltung ein Unbeteiligter zuzuziehen und für ortsübliche Bekanntmachung (Börsenanschlag, Ausruf usw.) zu sorgen. Der Verkauf ist sodann in einem von diesen beiden Personen zu unterzeichnenden Protokolle zu konstatieren, von dem dem Absender Abschrift zu erteilen ist. Die Bahnverwaltung hat bei Ausübung dieser Befugnisse die vermutlichen Interessen des Eigentümers bestmöglich zu wahren und kann für nachweisbare Fahrlässigkeit auf Schadenersatz belangt werden.

In allen Verlust-, Minderungs- und Beschädigungsfällen haben die Eisenbahnverwaltungen sofort eine eingehende Untersuchung vorzunehmen, das Ergebnis derselben schriftlich festzustellen und es den Beteiligten auf ihr Verlangen, unter allen Umständen aber der Versandstation mitzuteilen. Wird insbesondere eine Minderung oder Beschädigung des Gutes von der Eisenbahn entdeckt oder vermutet, oder seitens des Verfügungsberechtigten behauptet, so hat die Eisenbahn den Zustand des Gutes, den Betrag des Schadens, und soweit möglich, die Ursache und den Zeitpunkt der Minderung oder Beschädigung ohne Verzug protokollarisch festzustellen. Eine protokollarische Feststellung hat auch im Falle des Verlustes stattzufinden. In allen Fällen, in denen über den Zustand des Gutes Streit entsteht, hat sowohl die Bahnverwaltung als der Empfänger die Befugnis, von der am Ort der gelegenen Sache zuständigen Behörde Sachverständige ernennen und durch diese auf Kosten des unrecht habenden Teiles den Zustand des Gutes feststellen und begutachten zu lassen. Auch kann in allen Streitfällen die am Orte der gelegenen Sache zuständige Behörde auf Gesuch eines der beiden Teile anordnen, dass das Gut in einem öffentlichen Lagerhause oder bei einem Dritten auf Gefahr und Kosten des unrecht habenden Teiles niedergelegt, und dass es (nötigenfalls nach Feststellung des Zustandes) ganz oder zu einem entsprechenden Teile behufs Bezahlung der Fracht und der übrigen

darauf haftenden Forderungen verkauft werde. Solange der Verkauf nicht vollzogen ist, kann er durch Bezahlung oder durch Hinterlegung aller angeblich auf dem Gute haftenden Forderungen abgewendet werden.

Zur gerichtlichen Geltendmachung der aus dem Eisenbahn-Frachtvertrage gegenüber der Eisenbahn entspringenden Rechte ist nur der befugt, dem das Verfügungsrecht über das Frachtgut zusteht. Vermag der Absender das Duplikat des Frachtbriefes oder den Annahmeschein nicht vorzuzeigen, so kann er seinen Anspruch nur mit Zustimmung des Empfängers geltend machen.

Die Bahn, welche das Gut mit dem Fachtbriefe zur Beförderung angenommen hat, haftet für die Ausführung des Transportes auch auf den folgenden Bahnen der Beförderungsstrecke bis zur Ablieferung. Jede nachfolgende Bahn tritt dadurch, dass sie das Gut mit dem ursprünglichen Frachtbriefe übernimmt, nach Massgabe des letztern in den Frachtvertrag ein und übernimmt die selbständige Verpflichtung, den Transport nach Inhalt des Frachtbriefes auszuführen. Die Ansprüche aus dem Frachtvertrage können jedoch, unbeschadet des Rückgriffes der Bahnen gegeneinander, im Wege der Klage nur gegen die erste Bahn oder gegen die, die das Gut zuletzt mit dem Frachtbriefe übernommen hat, oder gegen die Bahn gerichtet werden, auf deren Betriebsstrecke der Schaden sich ereignet hat. Unter den bezeichneten Bahnen steht dem Kläger die Wahl zu. Für diese Klagen sind die Gerichte des Ortes zuständig, wo die beklagte Bahn Domizil hat. Das Wahlrecht unter den hievor erwähnten Bahnen erlischt mit der Erhebung der Klage. Im Wege der Widerklage oder der Einrede können Ansprüche aus dem Frachtvertrage auch gegen eine andere Bahn geltend gemacht werden, wenn die Klage sich auf denselben Frachtvertrag gründet.

Die Eisenbahn haftet für ihre Leute und für andere Personen, deren sie sich bei Ausführung des von ihr übernommenen Transportes bedient. Sie haftet auch nach Massgabe der folgenden nähern Bestimmungen für den Schaden, der durch Verlust, Minderung und Beschädigung des Gutes seit der Annahme zur

Beförderung bis zur Ablieferung entstanden ist, sofern sie nicht zu beweisen vermag, dass der Schaden durch ein Verschulden des Verfügungsberechtigten oder eine nicht von der Eisenbahn verschuldete Anweisung desselben, durch die natürliche Beschaffenheit des Gutes (namentlich durch innern Verderb, Schwinden, gewöhnliche Leckage), oder durch höhere Gewalt herbeigeführt worden ist. Ist auf dem Frachtbrief als Ort der Ablieferung ein nicht an der Eisenbahn liegender Ort bezeichnet, so besteht die Haftpflicht der Eisenbahn auf Grund dieses Gesetzes nur für den Transport bis zur Empfangsstation. In bezug auf die Weiterbeförderung treten nur die Verpflichtungen des Spediteurs ein, sofern nicht die Eisenbahn selbst besondere Transporteinrichtungen getroffen hat, in welchem Fall sie auch für diesen Transport als Frachtführer haftet. Handelt es sich um Sendungen, die nach dem Ausland bestimmt oder im Ausland aufgegeben worden sind, ohne dass sie den bestehenden internationalen Vereinbarungen unterworfen wären, und ist der Schaden auf der ausländischen Bahn entstanden, so wird die Haftbarkeit der schweizerischen Verwaltung aufgehoben oder auf den Betrag beschränkt, für den die auswärtige, den Schaden verursachende Anstalt nach dem für sie massgebenden Gesetze einzustehen hätte, sofern die schweizerische Bahn den doppelten Beweis zu leisten vermag, dass der Unfall oder Fehler erst nach der Übergabe an eine ausländische Eisenbahn oder vor der Übernahme von einer ausländischen Eisenbahn vorgekommen ist, und dass nach den Gesetzen und verbindlichen Reglementen, unter denen die ausländische Bahn steht, von dieser keine Schadloshaltung oder nur eine geringere verlangt werden kann, als die ist, die nach dem schweizerischen Gesetz zu bezahlen wäre.

Die Eisenbahn haftet nicht: 1. In Ansehung der Güter, die nach der Bestimmung des Tarifes oder nach Vereinbarung mit dem Absender in offen gebauten Wagen transportiert werden, für den Schaden, der aus der mit dieser Transportart verbundenen Gefahr entstanden ist; 2. in Ansehung der Güter, die, obgleich ihre Natur eine Verpackung zum Schutze gegen Verlust, Minderung oder Beschädigung auf dem Transport erfordert, nach Erklärung des Absenders auf dem Fracht-

briefe unverpackt oder mit mangelhafter Verpackung aufgegeben sind, für den Schaden, der aus der mit dem Mangel oder mit der mangelhaften Beschaffenheit der Verpackung verbundenen Gefahr entstanden ist; 3. in Ansehung der Güter, deren Auf- und Abladen, nach Bestimmung des Tarifes oder nach besonderer Vereinbarung mit dem Absender, von ihm oder dem Empfänger besorgt wird, für den Schaden, der aus der mit dem Auf- und Abladen oder mit mangelhafter Verladung verbundenen Gefahr entstanden ist; 4. in Ansehung der Güter, die vermöge ihrer eigentümlichen natürlichen Beschaffenheit der besonderen Gefahr ausgesetzt sind, Verlust, Minderung oder Beschädigung, namentlich Bruch, Rost, inneren Verderb, aussergewöhnliche Leckage, Austrocknung und Verstreuung zu erleiden, für den Schaden, der aus dieser Gefahr entstanden ist; 5. in Ansehung lebender Tiere, für den Schaden, der aus der mit der Beförderung dieser Tiere für dieselben verbundenen besonderen Gefahr entstanden ist; 6. in Ansehung der Güter, einschliesslich der Tiere, denen nach der Bestimmung des Tarifs oder nach besonderer Vereinbarung mit dem Absender ein Begleiter beizugeben ist, für den Schaden, der aus der Gefahr entstanden ist, deren Abwendung durch die Begleitung bezweckt wird.

In Ansehung der Güter, die nach ihrer natürlichen Beschaffenheit bei dem Transporte regelmässig einen Verlust an Gewicht erleiden, ist die Haftpflicht der Eisenbahn für Gewichtsverluste bis zu dem durch das Transportreglement festgesetzten Normalsatze ausgeschlossen. Dieser Satz wird, im Falle mehrere Stücke auf einem und demselben Frachtbriefe befördert worden sind, für jedes Stück besonders berechnet. wenn das Gewicht der einzelnen Stücke im Frachtbriefe verzeichnet oder sonst erweislich ist. Diese Beschränkung der Haftpflicht tritt nicht ein, insoweit nachgewiesen wird, dass der Verlust nach den Umständen des Falles nicht infolge der natürlichen Beschaffenheit des Gutes entstanden ist, oder dass der angenommene Prozentsatz dieser Beschaffenheit oder den sonstigen Umständen des Falles nicht entspricht. Bei gänzlichem Verlust des Gutes findet ein Abzug für Gewichtsverlust nicht statt.

Der zur Klage Berechtigte kann das Gut ohne weitern

Nachweis als in Verlust geraten betrachten, wenn sich dessen Ablieferung um mehr als dreissig Tage nach Ablauf der Lieferfrist verzögert. Wenn von der Eisenbahn für gänzlichen oder teilweisen Verlust des Gutes Ersatz geleistet werden muss, so ist der gemeine Handelswert, in dessen Ermangelung der gemeine Wert zu ersetzen, den das Gut derselben Art und Beschaffenheit am Versandorte zu der Zeit hatte, zu der das Gut zur Beförderung angenommen worden ist. Dazu kommt die Erstattung dessen, was an Zöllen und sonstigen Kosten, sowie an Fracht etwa bereits bezahlt worden ist. Es ist den Eisenbahnen gestattet, besondere Bedingungen (Spezialtarife) mit Festsetzung eines im Falle des Verlustes, der Minderung oder Beschädigung zu ersetzenden Maximalbetrages zu veröffentlichen, sofern diese Tarife eine Preisermässigung für den ganzen Transport gegenüber den gewöhnlichen Tarifen jeder Eisenbahn enthalten und der gleiche Maximalbetrag auf der ganzen Transportstrecke Anwendung findet. Der Entschädigungsberechtigte kann, wenn er die Entschädigung für das in Verlust geratene Gut in Empfang nimmt, in der Quittung den Vorbehalt machen, dass er für den Fall, als das Gut binnen vier Monaten nach Ablauf der Lieferfrist wieder aufgefunden wird, hiervon seitens der Eisenbahnverwaltung sofort benachrichtigt werde. In diesem Fall kann der Entschädigungsberechtigte innerhalb dreissig Tagen nach erhaltener Nachricht verlangen, dass ihm das Gut nach seiner Wahl an den Versand- oder an den im Frachtbriefe angegebenen Bestimmungsort kostenfrei gegen Rückerstattung der ihm bezahlten Entschädigung ausgeliefert werde. Wenn der im ersten Absatze erwähnte Vorbehalt nicht gemacht worden ist, oder wenn der Entschädigungsberechtigte vor der bezeichneten dreissigtägigen Frist das Begehren nicht gestellt hat, oder endlich, wenn das Gut erst nach vier Monaten nach Ablauf der Lieferfrist wieder aufgefunden wird, so kann die Eisenbahn über das wieder aufgefundene Gut verfügen.

Im Falle der Beschädigung hat die Eisenbahn den ganzen Betrag des Minderwertes des Gutes zu bezahlen. Im Falle die Beförderung nach einem Spezialtarife stattgefunden hat, wird der zu bezahlende Schadensbetrag verhältnismässig herab-

gesetzt. Ist in dem Frachtbriefe eine Bemerkung über die Aufgabe des Frachtgutes in beschädigtem Zustande nicht enthalten oder erst nach Übernahme des Gutes und Unterzeichnung des Frachtbriefes ohne Zuziehung des Absenders oder seines Beauftragten einseitig von der Bahnverwaltung beigefügt worden, so ist bei jeder nachher ermittelten Beschädigung zu vermuten, dass sie erst nach Übernahme des Gutes entstanden sei. Ergibt sich bei Nachmessung, Nachwägung oder Nachzählung während des Transportes oder nach dessen Beendigung eine geringere als die im Frachtbrief angegebene Quantität, so ist zu vermuten, dass das im Frachtbrief angegebene grössere Quantum massgebend sei und die Minderung erst auf dem Transport stattgefunden habe. Findet sich eine Bemerkung über Aufgabe des Gutes in beschädigtem Zustande zwar auf dem Frachtbriefe, aber nicht auf dem Frachtbrief-Duplikate oder auf dem Annahmeschein, oder findet sich auf dem Frachtbriefe eine geringere Quantitätsangabe als im Duplikate oder im Annahmeschein, so ist zu vermuten, dass die fragliche Bemerkung erst nach Übergabe des Gutes und Unterzeichnung des Frachtbriefes einseitig hinzugefügt worden und dass die höhere Quantitätsangabe im Frachtbriefduplikat oder Annahmeschein die richtige sei. Wenn der Verschluss und die Verpackung des Frachtstückes bei der Aushändigung äusserlich unverletzt und zugleich das Gewicht mit dem bei der Einlieferung ermittelten übereinstimmend befunden wird, so ist zu vermuten, dass das, was bei der Eröffnung an dem angegebenen Inhalt fehlt, schon bei der Aufgabe gefehlt habe.

Hat eine Deklaration des Interesses an der Lieferung stattgefunden, so kann dem Berechtigten im Falle des Verlustes, der Minderung oder der Beschädigung, ausser der oben genannten Entschädigung, noch ein weiterer Schadenersatz bis zur Höhe des in der Deklaration festgesetzten Betrages zugesprochen werden. Das Vorhandensein und die Höhe dieses weitern Schadens hat der Berechtigte zu erweisen. Im Transportreglement wird der Höchstbetrag des Frachtzuschlages festgesetzt, den der Absender im Falle einer Deklaration des Interesses an der Lieferung zu zahlen hat.

Die Eisenbahn haftet für den Schaden, der durch Versäumung der Lieferfrist entstanden ist, sofern sie nicht beweist, dass die Verspätung von einem Ereignisse herrührt, das sie weder herbeigeführt hat, noch abzuwenden vermochte. Im Falle der Versäumung der Lieferfrist können ohne Nachweis eines Schadens folgende Vergütungen beansprucht werden: *a)* ¼ der Fracht bei einer Verspätung bis einschliesslich ¼ der Lieferfrist; *b)* die Hälfte der Fracht bei jeder Verspätung von ¼ bis einschliesslich der Hälfte der Lieferfrist; *c)* die ganze Fracht bei jeder Verspätung über die Hälfte der Lieferfrist. Wird der Nachweis eines Schadens erbracht, so kann der Betrag des Schadens beansprucht werden, in keinem Falle aber mehr als der Wert des Gutes. Hat eine Deklaration des Interesses stattgefunden, so können ohne Nachweis eines Schadens folgende Vergütungen beansprucht werden: *a)* die Hälfte der Fracht bei jeder Verspätung bis einschliesslich ¼ der Lieferfrist; *b)* die ganze Fracht bei jeder Verspätung über ¼ der Lieferfrist. Wird der Nachweis eines Schadens erbracht, so kann der Betrag des Schadens beansprucht werden; die Vergütung darf aber den deklarierten Betrag des Interesses nicht übersteigen. Die Vergütung des vollen Schadens kann in allen Fällen gefordert werden, wenn er infolge der Arglist oder der groben Fahrlässigkeit der Eisenbahn entstanden ist. Der Forderungsberechtigte kann 6% Zinsen der als Entschädigung festgesetzten Summe von dem Tage an verlangen, an dem das Entschädigungbsegehren gestellt wird. Wenn Gegenstände, die vom Transport ausgeschlossen oder nur bedingungsweise zugelassen sind, unter unrichtiger oder ungenauer Deklaration zur Beförderung aufgegeben oder wenn die für sie vorgesehenen Sicherheitsvorschriften vom Absender ausser acht gelassen werden, so ist jede Haftpflicht der Eisenbahn auf Grund des Frachtvertrages ausgeschlossen.

Ist die Fracht nebst den sonst auf dem Gute haftenden Forderungen bezahlt und das Gut angenommen, so sind alle Ansprüche gegen die Eisenbahn aus dem Frachtvertrage erloschen. Hiervon sind ausgenommen: 1. Entschädigungsansprüche, bei denen der Berechtigte nachweisen kann, dass der Schaden durch Arglist oder grobe Fahrlässigkeit der Eisenbahn herbeigeführt

worden ist; 2. Entschädigungsansprüche wegen Verspätung, wenn die Reklamation spätestens am siebenten Tage, den Tag der Annahme nicht mitgerechnet, bei einer der in Anspruch zu nehmenden Eisenbahnen angebracht wird; 3. Entschädigungsansprüche wegen solcher Mängel, deren Feststellung vor der Annahme des Gutes durch den Empfänger erfolgt ist, oder deren Feststellung hätte erfolgen sollen und durch Verschulden der Eisenbahn unterblieben ist; 4. Entschädigungsansprüche wegen äusserlich nicht erkennbarer Mängel, deren Feststellung nach der Annahme erfolgt ist, jedoch nur unter nachfolgenden Voraussetzungen: *a)* es muss unmittelbar nach der Entdeckung des Schadens und spätestens sieben Tage nach der Empfangnahme des Gutes der Antrag auf Feststellung bei der Eisenbahn oder dem zuständigen Gerichte angebracht werden; *b)* der Berechtigte muss beweisen, dass der Mangel während der Zeit zwischen der Annahme zur Beförderung und der Ablieferung entstanden ist; wenn indessen die Feststellung des Zustandes des Gutes durch den Empfänger auf der Empfangsstation möglich war und die Eisenbahn sich bereit erklärt hat, sie dort vorzunehmen, so findet die Bestimmung unter Ziffer 4 keine Anwendung.

Es steht dem Empfänger frei, die Annahme des Gutes auch nach Annahme des Frachtbriefes und Bezahlung der Fracht solange zu verweigern, als nicht seinem Antrage auf Feststellung der von ihm behaupteten Mängel stattgegeben ist. Vorbehalte bei der Annahme des Gutes sind wirkungslos, sofern sie nicht unter Zustimmung der Eisenbahn erfolgt sind. Wenn von mehreren auf dem Frachtbriefe verzeichneten Gegenständen einzelne bei der Ablieferung fehlen, so kann der Empfänger in der Empfangsbescheinigung die nicht abgelieferten Gegenstände unter besonderer Bezeichnung ausschliessen.

Alle Entschädigungsansprüche müssen schriftlich erhoben werden. Entschädigungsforderungen wegen Verlustes, Minderung, Beschädigung oder wegen Verspätung, insofern sie nicht durch Anerkennung durch die Eisenbahn, Vergleich oder gerichtliches Urteil festgestellt sind, verjähren in einem Jahre und im Falle der oben genannten Ziffer 1 in drei Jahren. Die

Verjährung beginnt im Falle der Beschädigung oder Minderung an dem Tage, an dem die Ablieferung stattgefunden hat, im Falle des gänzlichen Verlustes eines Frachtstückes oder der Verspätung an dem Tage, an dem die Lieferfrist abgelaufen ist. Diese Verjährung wird nicht allein durch Anstellung der Klage, sondern auch durch die schriftliche Anbringung der Reklamation, sowohl des Absenders als des Empfängers, unterbrochen, in der Meinung, dass, solange die Reklamation unerledigt bleibt, überhaupt kein Ablauf der Verjährung stattfinden kann. Ergeht hierauf ein abschlägiger Bescheid, und werden zugleich die der Bahnverwaltung anvertrauten Beweismittel (Frachtbriefe, Verbalprozesse und dergl.) behufs wirksamer Anhebung des Prozesses zurückgegeben, so beginnt von deren Empfang eine neue einjährige Verjährung der Klage, die durch eine neue Reklamation gegen jenen Bescheid nicht unterbrochen wird. Schriftlich angebrachte Reklamationen sollen von den Eisenbahnen in allen Fällen beförderlich behandelt und beantwortet werden. Ansprüche, die erloschen oder verjährt sind, können auch nicht im Wege einer Widerklage oder einer Einrede geltend gemacht werden.

Es folgen im Gesetze die Vorschriften über den Rückgriff der Bahnen unter sich.

Eine Sicherstellung für die Prozesskosten kann bei Klagen, die auf Grund des Frachtvertrages erhoben werden, nicht gefordert werden.

Als höhere Gewalt (unabwendbarer Zufall, force majeure, cas fortuit) im Sinne des Gesetzes können nicht geltend gemacht werden Unfälle, die herbeigeführt worden sind: 1. durch irgendwelche Versehen oder Vergehen der Beamten und Angestellten, auch wenn sie nicht schon ohne weiteres von der Transportanstalt zu vertreten sind; 2. durch Versehen oder Vergehen der in andern als für den Transport von Reisenden bestimmten Wagen zugelassenen Personen; 3. durch die gefährdenden Eigenschaften oder die mangelhafte Verpackung transportierter Gegenstände; 4. durch fehlerhafte, den allgemeinen Anforderungen der Technik nicht entsprechende Einrichtungen des Baues oder Betriebes der Anstalt; 5. durch mangelhaften Zu-

stand der Anstalt selbst oder ihrer Betriebsmittel; 6. durch Nichtbefolgung oder ungehörige Befolgung von Vorsichtsmassregeln oder Vorkehrungen, die durch allgemeine polizeiliche Anordnungen oder spezielle Konzessionsbestimmungen der Transportanstalt zur Pflicht gemacht sind.

Für den Personen- und Gepäckverkehr gelten folgende besondere Bestimmungen: Wenn beim Betriebe einer Eisenbahn- oder Dampfschiffahrtunternehmung ein Mensch getötet oder körperlich verletzt wird, so haftet die Transportanstalt für den dadurch entstandenen Schaden, gemäss den Bestimmungen des Bundesgesetzes betreffend die Haftpflicht vom 1. Juli 1875. — Über die Entschädigungsansprüche bei verspäteter Abfahrt oder Ankunft der Bahnzüge gelten folgende Vorschriften: 1. Verspätet sich der Abgang des Zuges, für den der Reisende sein Billet gelöst hat, um mehr als eine halbe Stunde, so ist der Reisende befugt, Rückzahlung des Fahrpreises gegen Rückgabe des Billets zu verlangen; 2. Reisende mit direkten Billets, die infolge einer Verspätung der Bahn den Anschluss verfehlen, können ohne Nachzahlung die Weiterbeförderung mit dem nächsten Zuge verlangen. Die Unternehmung ist gehalten, ihnen neue Billets in Ersetzung der frühern zu verschaffen, wenn solche für die Fortsetzung der Reise nötig sind; 3. Reisende, die in reglementarischer Zeit ihr Billet gelöst haben, aber infolge verfrühten Abganges des Zuges nicht befördert worden sind, haben ebenfalls Anspruch auf die in Ziffer 1 und 2 festgesetzten Rechte; 4. Reisenden mit direkten Billeten, die infolge einer Verspätung den Anschluss verfehlen und, die Reise abbrechend, mit dem nächsten Zuge zurückkehren, sowie jedem Reisenden, der bei Verspätung um mehr als den fünften Teil der auf seine Reise fallenden fahrplanmässigen Zeit, mindestens jedoch um mehr als eine Stunde, mit dem nächsten Zuge zurückkehrt, ist freie Rückfahrt in der auf der Hinfahrt benutzten Klasse zu bewilligen und das bezahlte Fahrgeld zu ersetzen; 5. Reisende, die Inhaber von Retourbilletten sind, können im Falle der in Ziffer 4 vorausgesetzten Verspätung die Rückfahrt mit der nächsten Fahrgelegenheit unter Rückvergütung des gesamten bezahlten Fahrgeldes, oder

bei Verspätung von mindestens einer Stunde die Verlängerung der Billette um einen Tag verlangen; 6. Reisende, denen infolge der in Ziffer 1—5 erwähnten Fälle notwendige Auslagen erwachsen, sind berechtigt, von der Unternehmung deren Ersatz zu verlangen. In den in Ziffer 2—5 vorgesehenen Fällen sind die mit Billetten dritter Klasse versehenen Reisenden in Wagen zweiter Klasse ohne Supplementtaxe zu befördern, sofern der betreffende Zug keinen Wagen dritter Klasse enthält. Hat eine andere als die fehlbare Unternehmung die vorgeschriebenen Leistungen gemacht, so hat sie das Rückgriffsrecht auf die letztere. Die genannten Bestimmungen finden keine Anwendung auf sogenannte Vergnügungszüge und können auch für andere ausserordentliche Fälle auf begründetes Ansuchen der Unternehmung durch den Bundesrat aufgehoben werden. Wenn die Verspätung als Folge höherer Gewalt nachgewiesen werden kann, so fällt jede Entschädigung für die in Ziffer 4—6 bezeichneten Fälle dahin, mit Ausnahme der in Ziffer 5 vorgesehenen Verlängerung der Gültigkeit der Retourbillete. Die in diesem Artikel vorgesehenen Reklamationen sind bei Verlust des Reklamationsrechtes binnen 24 Stunden geltend zu machen. Ist das Nichteinhalten des Fahrplanes Folge von Arglist oder grober Fahrlässigkeit, so ist der dadurch verspätete Reisende berechtigt, von der fehlbaren Unternehmung auch den Ersatz eines weitergehenden Schadens zu verlangen.

Das Transportreglement bestimmt die Rechte und Pflichten des Reisenden bezüglich des Handgepäcks. Eine Haftpflicht der Unternehmungen für Beschädigung oder Verlust des ihnen zum Transport nicht aufgegebenen Gepäckes findet nur im Falle nachgewiesenen Verschuldens oder nach Massgabe des Gesetzes über Haftpflicht bei Verletzungen und Tötungen statt. In diesen Fällen gelten bezüglich der Höhe des Schadenersatzes die für das aufgegebene Reisegepäck vorgeschriebenen Bestimmungen. Das Transportreglement regelt die Befugnisse der Unternehmung, über nicht abgefordertes Gepäck als herrenloses Gut zu verfügen, und das dabei zu beobachtende Verfahren. Für Reisegepäckstücke und Utensilien, welche nicht unter der persönlichen Obhut des Reisenden verbleiben, sondern der

Unternehmung zur Verwahrung oder zu dem Zwecke übergeben werden, um gleichzeitig mit dem Reisenden an den Bestimmungsort abzugehen, kommen die Bestimmungen über die Verantwortlichkeit auch dann zur Anwendung, wenn jene nach der bestehenden Übung oder den gültigen Reglementen ohne besondere Frachtberechnung aufgenommen werden, jedoch mit folgenden Änderungen: Der Reisende kann verlangen, dass ihm für die bei Ankunft am Bestimmungsorte sich nicht vorfindenden Gepäckstücke eine Normalentschädigung von je 15 Fr. per Kilogramm sofort bezahlt werde, insofern das Gepäck nicht an einer Zollstätte zurückgehalten worden ist. Hat ein Reisender vor Beendigung seiner Reise diesen Normalsatz gefordert oder angenommen, so wird dadurch seinem Rechte nicht vorgegriffen, innerhalb der Verjährungsfrist eine höhere Entschädigung zu begehren. Wird ein Gepäckstück nach Ankunft am Bestimmungsorte innerhalb 24 Stunden vom Reisenden nicht abgeholt, so ist das reglementsmässige oder beim Fehlen einer reglementarischen Bestimmung ein angemessenes Lagergeld zu bezahlen. Wenn der vermutliche Wert des Gepäckstückes diese Lagerkosten nicht mehr deckt, oder die Gefahr eines schnellen Verderbens zu befürchten ist, so kann die Unternehmung die nicht abgeholten Gepäckstücke zu gunsten wessen Rechtens ausseramtlich, unter Beobachtung der gesetzlichen Vorschriften verkaufen. Ist dem Reisenden ein Gepäckschein eingehändigt, so kann vor Abkunft am Bestimmungsorte nur gegen Vorzeigung beziehungsweise Rücklieferung des Gepäckscheines über das Gepäck verfügt werden. Reglementarische Bestimmungen, wonach unter gewissen Voraussetzungen vor Ankunft am Bestimmungsorte der Reisende überhaupt nicht einseitig über das Gepäck verfügen kann, bleiben vorbehalten.

Bei Ankunft am Bestimmungsorte ist die Unternehmung, wenn der Gepäckschein nicht vorgewiesen wird, nur berechtigt und verpflichtet, das Gepäck an den Reisenden zurückzugeben, wenn ihr von ihm ein Revers ausgestellt und nach Umständen eine dem amtlich zu ermittelnden Inhalt entsprechende Sicherstellung gegen spätere Vorzeigung des Gepäckscheines durch einen besser Berechtigten geleistet wird.

Das Transportreglement bestimmt, welche Gegenstände nicht als Reisegepäck betrachtet werden können.

Die Bestimmungen des Transportgesetzes finden sinngemässe Anwendung auf den von den Dampfschiffunternehmungen vermittelten Verkehr.

Grobe Vernachlässigung der Pflichten, die den Eisenbahn- oder Dampfschiffunternehmungen als Transportübernehmern obliegen, kann gerichtlich mit einer Busse bis auf 1000 Franken bestraft werden; bei Rückfall kann die Busse bis auf 5000 Franken erhöht werden. Die Beurteilung unterliegt der Bundesgerichtsbarkeit.

Dieses Transportgesetz von 1893 besteht heute noch in Kraft, obwohl dessen Revision längst notwendig gewesen wäre, um die Übereinstimmung mit dem internationalen Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr wieder herzustellen, das inzwischen mehrfache Verbesserungen erfahren hat. Ein erstes Zusatzübereinkommen ist in der Pariser Revisionskonferenz von 1896 vorberaten und am 16. Juli 1898 abgeschlossen worden, ein zweites am 19. September 1906 auf Grundlage der Beratungen der Berner Revisionskonferenz vom 4./18. Juli 1905; dieses wurde in Kraft gesetzt auf den 22. Dezember 1908, nachdem die Zustimmung der Parlamente der Vertragsstaaten war eingeholt worden. Diese beiden Zusatzübereinkommen brachten zwar keine grundsätzlichen Neuerungen zum internationalen Übereinkommen, wohl aber eine Reihe von Verbesserungen und Erleichterungen für den internationalen Verkehr, deren Einführung den Interessenten erhebliche Vorteile brachte.

Mit Rücksicht auf diese Fortbildung des internationalen Frachtrechtes hatte der Bundesrat schon am 28. November 1902 der Bundesversammlung erklärt, es müsse als sehr wünschenswert bezeichnet werden, dass die bisher bestandene Übereinstimmung zwischen dem internationalen und dem internen Frachtrecht soweit möglich wieder hergestellt werde. Die vorgeschlagene Änderung des Transportgesetzes wurde aber von der Bundesversammlung zurückgelegt, mit Rücksicht auf die damals bevorstehende neue internationale Revisionskonferenz.

Die Vorbereitungen für den Erlass eines neuen Transportgesetzes sind neuerdings wieder aufgenommen worden, nachdem auch der den Personen- und Gepäckverkehr betreffende Abschnitt in Übereinstimmung gebracht werden soll mit einem in einer internationalen Konferenz in Bern im Mai 1911 durchberatenen Entwurf zu einem internationalen Übereinkommen über die Beförderung von Personen und Reisegepäck. Dieser Entwurf ist jedoch von den beteiligten Staaten: Deutschland, Österreich-Ungarn, Belgien, Dänemark, Frankreich, Italien Luxemburg, Norwegen, Niederlande, Rumänien, Russland, Serbien, Schweden und Schweiz, noch nicht genehmigt worden. Zur Zeit liegt noch kein abgeschlossener Entwurf für ein neues Transportgesetz vor, und es ist der Bundesversammlung noch keine neue Vorlage gemacht worden.

Im Anschluss an das Transportgesetz von 1893 ist vom Bundesrat eine Vollziehungsverordnung zu demselben vom 11. Dezember 1893 erlassen und unter gleichem Datum ein neues Transportreglement genehmigt worden, gültig vom 1. Januar 1894 an. Dieses besteht ebenfalls heute noch und ist seit seinem Erlasse nur durch mehrere Nachträge ergänzt worden, die nach verschiedenen Richtungen Verbesserungen zu gunsten des Verkehrs gebracht haben. Hervorzuheben ist die Vollziehungsverordnung des Bundesrates vom 21. März 1911, die namentlich neue Vorschriften über die Ausübung der Kontrolle der Aufsichtsbehörde im Tarifwesen enthält. Auch diese Verordnung erklärt das alte Transportreglement von 1893 für weiter verbindlich und verfügt nur, dass den Verwaltungen von Eisenbahnen, die sich unter besondern Verhältnissen befinden, wie Bergbahnen, Lokalbahnen, Sekundärbahnen und Strassenbahnen, sodann den Dampfschiffunternehmungen vom Bundesrate vom allgemeinen Transportreglemente abweichende Bestimmungen bewilligt werden können. Solche Ausnahmen dürfen auf die Gestaltung des direkten Verkehrs nicht störend einwirken und sollen entweder nur Ergänzungen zum Transportreglement darstellen oder dem Publikum günstigere Bedingungen gewähren.

Alle vom Bundesrat genehmigten besondern Vorschriften zum Transportreglement sind vor ihrer Einführung zu veröffentlichen; deren Inkraftsetzung ist in gehöriger Weise, unter Beachtung der bestehenden Vorschriften, rechtzeitig zu veröffentlichen. Sämtliche Verträge, die die Verwaltungen der Transportanstalten im Anschluss an oder in Ausführung des Transportreglementes unter sich abgeschlossen haben oder noch abschliessen werden, sowie die Instruktionen, Anleitungen, Dienstbefehle und dergl., die die Verwaltungen über Gegenstände des Transportreglementes an ihr Personal erlassen, sind dem Eisenbahndepartement jeweilen sofort zur Kenntnisnahme einzusenden. Die dem Bundesrate vorbehaltene Prüfung und Genehmigung der Tarife und Transportbedingungen, sowie allfälliger Änderungen (Nachträge, Anhänge, Ergänzungs- und Berichtigungsblätter usw.) wird dem Eisenbahndepartement übertragen. Der Prüfung und Genehmigung sind auch die Rückvergütungsversprechen und Ausnahmefrachtsätze unterstellt. Die in den internationalen Verkehren enthaltenen reglementarischen Bestimmungen bedürfen, soweit sie nicht mit dem schweizerischen Transportreglement oder dem internationalen Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr übereinstimmen, oder sofern die Bestimmungen der letztern für die schweizerischen Strecken nicht ausdrücklich vorbehalten sind, vor ihrer Einführung der bundesrätlichen Genehmigung. Sind solche Zusatzbestimmungen durch den Bundesrat für einen bestimmten Verkehr genehmigt, so ist das Eisenbahndepartement ermächtigt, ihre Anwendung für andere gleichartige Verkehre zu gestatten. Die Prüfung der Tarife und Transportbedingungen, sowie allfälliger Änderungen (Nachträge, Anhänge usw.), ferner der Rückvergütungsversprechen und Ausnahmefrachtsätze erfolgt, soweit es sich um die schweizerischen Bundesbahnen handelt, nach den Vorschriften des Bundesgesetzes über das Tarifwesen der schweizerischen Bundesbahnen und, soweit es sich um Privatbahnen handelt, nach den Bestimmungen des Eisenbahngesetzes von 1872, in beiden Fällen unter Berücksichtigung der für das Tarifwesen der Eisenbahnen bestehenden Bestimmungen und geltenden Grundsätze. Der Genehmigung

vor der Einführung bedürfen, sowohl in ihrer ersten Anlage als bei Änderungen durch Nachträge, Neuauflagen usw. 1. die allgemeinen Tarifvorschriften nebst Güterklassifikation. 2. die Tarife für den internen Verkehr der schweizerischen Bundesbahnen (allgemeine Klassentarife und allgemeine Ausnahmetarife), sowie die von ihnen abweichenden Tarifbestimmungen und Tax- und Berechnungsgrundlagen für den Verkehr mit dem Ausland (einschliesslich des internationalen Transitverkehrs) und für den Verkehr mit den schweizerischen Privatbahnen (Abweichungen von der normalen Berechnung zur Bekämpfung der Konkurrenz ausländischer Bahnen usw.). 3. die sämtlichen Transportvorschriften, Tarife, Rückvergütungsversprechen und Ausnahmefrachtsätze der schweizerischen Privatbahnen, sowohl für den internen als auch den direkten Verkehr (schweizerischer und ausländischer), soweit er sich ohne Berührung von Linien der schweizerischen Bundesbahnen abwickelt; ferner die Abweichungen von den Grundlagen der genehmigten Tarife dieser Verwaltungen, die für den direkten Verkehr mit den Bundesbahnen und im Transit über diese zur Anwendung gebracht werden wollen. Der Kontrolle nach der Einführung sind sowohl in ihrer ersten Anlage als auch bei Änderungen durch Nachträge, Neuauflagen usw. unterstellt: 1. alle auf den unter Ziffer 2 aufgeführten, genehmigten Grundlagen beruhenden Tarifmassnahmen der schweizerischen Bundesbahnen mit Inbegriff von Taxermässigungen auf dem Rückvergütungswege und mittelst Ausnahmefrachtsätzen, mögen sie den internen schweizerischen oder den internationalen Verkehr betreffen. 2. die auf den unter Ziffer 2 und 3 aufgeführten, genehmigten Grundlagen erlassenen Tarifmassnahmen der schweizerischen Privatbahnen mit den schweizerischen Bundesbahnen, der Privatbahnen unter sich und mit dem Auslande, soweit Strecken der schweizerischen Bundesbahnen daran beteiligt sind, inbegriffen die Taxermässigungen auf dem Rückvergütungswege und mittelst Ausnahmefrachtsätzen. Die Tarife, Transportbedingungen usw. der Dampfschiffunternehmungen werden hinsichtlich der Prüfung, Genehmigung und Kontrolle gleich behandelt wie diejenigen der schweizerischen Privatbahnen.

Über das zu beobachtende Verfahren werden genaue Vorschriften aufgestellt. Das Eisenbahndepartement wird allwöchentlich eine Übersicht der genehmigten Vorlagen im amtlichen Publikationsorgan für das Transport- und das Tarifwesen veröffentlichen. Alle Tariferlasse sind auch von den Verwaltungen vor ihrer Einführung unter Beachtung der gesetzlichen Fristen zu veröffentlichen und zwar zum mindesten im amtlichen Publikationsorgan. Bei der Vorlage von Publikationen für Tariferlasse, die nur der nachträglichen Kontrolle unterstehen, ist zu erklären, ob die in Aussicht genommene Massnahme eine Erschwerung der Transportbedingungen oder eine Erhöhung der Taxen zur Folge habe. Die ausgesprochene Genehmigung von Tarifen und Transportbedingungen, sowie von Änderungen an denselben (Nachträge, Anhänge usw.), der Rückvergütungsversprechen und Ausnahmefrachtsätze fällt dahin: 1. wenn den Genehmigungsbedingungen nicht Folge geleistet wird, ohne dass von den kompetenten Behörden deren Aufhebung oder Abänderung zugestanden oder verfügt worden ist; 2. wenn die Genehmigung derjenigen Vorlagen, an denen ausschliesslich schweizerische Verwaltungen beteiligt sind, eine Frist von zwei Monaten, und derjenigen Vorlagen, an denen auch ausländische Verwaltungen beteiligt sind, eine Frist von sechs Monaten unbenutzt verstrichen ist; 3. wenn in der Zeit zwischen Genehmigung und Einführung wesentliche Änderungen an den verwendeten Grundlagen eingetreten sind. Erhält die Aufsichtsbehörde von groben Vernachlässigungen der Pflichten, die den Eisenbahn- oder Dampfschiffunternehmungen als Transportübernehmern obliegen, Kenntnis, so wird sie den Tatbestand durch direkte Erhebungen feststellen und alsdann die Akten dem Bundesrate zur Einleitung des gerichtlichen Strafverfahrens im Sinne des Transportgesetzes vorlegen.

Da auch das Transportreglement im Zusammenhange mit der Revision des Transportgesetzes umgearbeitet werden soll, wird hier von einer eingehenden Besprechung desselben Umgang genommen.

Besondere Polizeivorschriften bestehen für die Beförderung lebender Tiere auf den schweizerischen Eisenbahnen

und Dampfschiffen; der bezügliche Erlass des Bundesrates datiert vom 28. November 1905, abgeändert durch Beschluss vom 15. Januar 1909.

Für den Güterverkehr mit dem Ausland gilt das erwähnte internationale Übereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr vom 14. Oktober 1890, gültig ab 1. Januar 1893 zwischen Belgien, Deutschland, Frankreich, Italien, Luxemburg, den Niederlanden, Österreich-Ungarn einschliesslich Lichtenstein, Russland und der Schweiz. (Später sind noch beigetreten Dänemark, Schweden, Rumänien, Serbien und Bulgarien.) Dieses Übereinkommen findet Anwendung auf alle Sendungen von Gütern, die auf Grund eines durchgehenden Frachtbriefes aus dem Gebiete eines der vertragschliessenden Staaten in das Gebiet eines andern vertragsschliessenden Staates auf den Eisenbahnstrecken befördert werden, die in einer besondern Liste genannt sind. Für jeden internationalen Frachtbrief, dessen Formular für alle Staaten einheitlich festgesetzt ist, muss ein Duplikat ausgestellt werden, dessen Besitz für die Verfügung über das Gut während des Transportes massgebend ist. Im übrigen besteht in den Hauptbestimmungen zwischen diesem Übereinkommen und dem schweizerischen Transportgesetz Übereinstimmung. Eine wichtigere Abweichung findet sich bezüglich der Vorschriften über Einhaltung des vom Versender angegebenen Transportweges, im Sinne grösserer Freiheit der Bahnverwaltung. Während sich nach dem schweizerischen Transportrecht die Bahn an allfällige Vorschriften des Absenders über den Transportweg zu halten hat, ist im internationalen Verkehr die Eisenbahn berechtigt, unter den nachstehenden Bedingungen für die Beförderung der Sendung einen andern Weg zu benutzen: 1. dass die Zollabfertigung in den vom Absender bezeichneten Stationen stattfindet; 2. dass keine höhere Fracht gefordert wird, als die, die hätte bezahlt werden müssen, wenn die Eisenbahn den im Frachtbrief bezeichneten Weg benützt hätte; 3. dass die Lieferfrist der Ware nicht länger ist, als sie gewesen wäre, wenn die Sendung auf dem im Frachtbrief bezeichneten Wege ausgeführt worden wäre. Bezüglich der Haft-

pflicht beziehungsweise der Befreiung der Bahn von derselben ist die Beweislast mehr zu Gunsten der Bahnen geregelt. Nach Aufzählung der Rechtsvermutungen, deren Bestand die Haftbarkeit der Bahn ausschliesst, fügt das internationale Übereinkommen den Satz bei: „Wenn ein eingetretener Schaden nach den Umständen des Falles aus einer der in diesem Artikel bezeichneten Gefahren entstehen konnte, so wird bis zum Nachweise des Gegenteils vermutet, dass der Schaden aus der betreffenden Gefahr wirklich entstanden ist.“ Diese ausdrückliche Überbindung der Beweislast auf den Geschädigten ist im Transportgesetz weggelassen worden.

Weniger scharf sind die Entschädigungsansätze bei Verspätungen, indem nach internationalem Recht im Falle der Versäumung der Lieferfrist ohne Nachweis eines Schadens nur folgende Vergütungen beansprucht werden können: bei einer Verspätung bis einschliesslich $^1/_{10}$ der Lieferfrist $^1/_{10}$ der Fracht; bei Verspätung bis einschliesslich $^2/_{10}$ der Lieferfrist $^2/_{10}$ der Fracht; bei einer Verspätung bis einschliesslich $^3/_{10}$ der Lieferfrist $^3/_{10}$ der Fracht; bei einer Verspätung bis $^4/_{10}$ der Lieferfrist $^4/_{10}$ der Fracht, und bei einer Verspätung von längerer Dauer $^5/_{10}$ der Fracht. Wird der Nachweis eines Schadens erbracht, so kann der Betrag bis zur Höhe der ganzen Fracht beansprucht werden. Hat eine Deklaration des Interesses stattgefunden, so können ohne Nachweis eines Schadens folgende Vergütungen beansprucht werden: bei einer Verspätung bis einschliesslich $^1/_{10}$ der Lieferfrist $^2/_{10}$ der Fracht; bei einer Verspätung bis einschliesslich $^2/_{10}$ der Lieferfrist $^4/_{10}$ der Fracht; bei einer Verspätung bis $^3/_{10}$ der Lieferfrist $^6/_{10}$ der Fracht; bei einer Verspätung bis einschliesslich $^4/_{10}$ der Lieferfrist $^8/_{10}$ der Fracht, und bei einer Verspätung von längerer Dauer die ganze Fracht. Wird der Nachweis eines Schadens erbracht, so kann der Betrag des Schadens beansprucht werden. In beiden Fällen darf die Vergütung den deklarierten Betrag des Interesses nicht übersteigen. Die einlässliche Besprechung dieser Rechtsfragen muss den juristischen Kommentaren überlassen werden.

Das internationale Übereinkommen ist fortgebildet worden durch die Zusatzvereinbarung vom 16. Juli 1895,

enthaltend zusätzliche Vorschriften zu den Ausführungsbestimmungen und Änderungen in der Anlage, die Vorschriften über bedingungsweise zur Beförderung zugelassene Gegenstände aufstellt; ferner durch die oben erwähnten Zusatzübereinkommen vom 16. Juni 1898 und vom 19. September 1906, die einige Änderungen zum Übereinkommen, zu dessen Ausführungsbestimmungen und Anlagen festsetzen.

Bezüglich der laut dem Übereinkommen von der Beförderung ausgeschlossenen oder bedingungsweise zugelassenen Gegenstände sind durch Vereinbarungen zwischen dem Deutschen Reich und der Schweiz vom 22. September 1908 und vom 12. Dezember 1901 erleichternde Vorschriften für den wechselseitigen Verkehr zwischen den Eisenbahnen der Schweiz und Deutschlands erlassen worden, die den Bedürfnissen des Verkehrs durch Vermehrung der für direkte Ausfertigung zugelassenen Gegenstände Rechnung getragen haben.

Um die Ausführung des Übereinkommens zu erleichtern und zu sichern, ist ein Zentralamt für den internationalen Eisenbahntransport mit Sitz in Bern errichtet worden, das die Aufgabe hat, die Mitteilungen eines jeden der vertragschliessenden Staaten und einer jeden der beteiligten Eisenbahnverwaltungen entgegenzunehmen und sie den übrigen Staaten und Verwaltungen zur Kenntnis zu bringen; Nachrichten aller Art, welche für das internationale Transportwesen von Wichtigkeit sind, zu sammeln, zusammenzustellen und zu veröffentlichen; auf Begehren der Parteien Entscheidungen über Streitigkeiten der Eisenbahnen unter einander abzugeben; die geschäftliche Behandlung der behufs Abänderung des gegenwärtigen Übereinkommens gemachten Vorschläge vorzunehmen, sowie in allen Fällen, wenn hierzu ein Anlass vorliegt, den vertragschliessenden Staaten den Zusammentritt einer neuen Konferenz vorzuschlagen; die durch den internationalen Transportdienst bedingten finanziellen Beziehungen zwischen den beteiligten Verwaltungen, sowie die Einziehung rückständig gebliebener Forderungen zu erleichtern und in dieser Hinsicht die Sicherheit des Verhältnisses der Eisenbahnen unter einander zu fördern. Ein besonderes Reglement hat die Zusammensetzung

und Organisation dieses Amtes, sowie die Beschaffung der zur Ausführung nötigen Mittel festgestellt.

Das Zentralamt veröffentlicht eine monatlich erscheinende Zeitschrift, die alle in den Vertragsstaaten erscheinenden amtlichen Erlasse, die sich auf das internationale Frachtrecht beziehen, mitteilt, Abhandlungen über streitige Auslegung von Bestimmungen des Übereinkommens enthält, Entscheide des Zentralamtes bekannt macht und über die einschlagende Literatur orientiert.

Die Leitung dieses Zentralamtes war 1893 bis 1898 alt Bundesrat Dr. Numa Droz übertragen, 1901 und 1902 Nationalrat Dr. Forrer, späterm Bundesrat, von 1903 bis 1908 alt Bundesrichter Dr. Johann Winkler und seit 1909 alt Bundesrichter Dr. Hans Weber. Als Vize-Direktor amtete 1893 bis 1911 Gottfried Farner, vorher Inspektor beim eidgenössischen Eisenbahndepartement.

Die Behandlung der auf die Ausführung des Frachtvertrages sich beziehenden Reklamationen der Transportgeber ist besondern Dienstabteilungen der Bahnverwaltungen übertragen. Bei den grössern Verwaltungen werden die Frachtreklamationen, die sich auf die Rückerstattung unrichtig erhobener Frachtgelder, Frachtzuschläge, Nebengebühren, Lagergeld und dergl. und auf die Vergütung von gegenüber den normalen Tarifen zugesicherten Frachtermässigungen beziehen, von Unterabteilungen des kommerziellen Dienstes besorgt; bei den Bundesbahnen ist damit das Frachtreklamationsbureau betraut. Die Erledigung der Entschädigungsansprüche wegen Verlust, Minderung oder Beschädigung von Transportgegenständen und wegen Lieferfristüberschreitungen gehört zu den Obliegenheiten der Rechtsdepartemente mit den ihnen unterstellten Rechts- und Reklamationsbureaux. Bei den Bundesbahnen werden die Reklamationen aus dem internen Verkehr und aus dem direkten Verkehr mit schweizerischen Bahnen von den Kreisdirektionen und ihren Organen, die aus dem direkten Verkehr mit ausländischen Transportanstalten von der Generaldirektion und ihren Organen besorgt, bei denen die Entschädigungsforderungen

anzubringen sind. Wenn der Reklamant mit dem Entscheide dieser Organe nicht einverstanden ist, steht ihm die Anrufung der ordentlichen Gerichte zu.

Zur raschern Erledigung der kleinern Reklamationen ist von den Bundesbahnen im Anschluss an das zuerst von der Gotthardbahn eingeführte Verfahren seit dem 1. Januar 1911 der Versuch gemacht worden, die Bahnhöfe und die Stationen I. und II. Klasse, sowie die Lagerhausverwaltungen zur Erledigung von Entschädigungsansprüchen bis zu einem Höchstbetrag zuständig zu erklären. Nachdem sich dieser Versuch bewährt hat, ist die Sache durch ein Reglement vom 18. Januar 1913 definitiv geordnet. Diese Ermächtigung bezieht sich nicht auf Reklamationen wegen Überschreitung der Lieferfrist, da den Stationen das zu deren Beurteilung erforderliche Material nicht zur Verfügung steht, auch nicht auf Reklamationen wegen unrichtiger Verzollung oder wegen Zugsverspätungen und Anschlussversäumnissen; ausgeschlossen sind ferner alle Frachtreklamationen. Der Höchstbetrag der Entschädigungen wegen Verlustes, Minderung oder Beschädigung von Transportgegenständen beträgt für einen einzelnen Transport: für die Bahnhofinspektionen 250 Fr., für die Bahnhöfe I. Klasse und die Lagerhausverwaltungen 200 Fr., für die andern Bahnhöfe 150 Fr., für die Stationen I. und II. Klasse 50 Fr. Die genannte Befugnis wird ausgeübt für Entschädigungsansprüche aus dem Gepäck- und Expressgutverkehr: durch den Bahnhofinspektor, den Bahnhof- oder Stationsvorstand, und für Entschädigungsansprüche aus dem Güterverkehr durch die Güterverwalter, die Chefs der Güterexpeditionen und die Lagerhausverwalter. In Bahnhöfen oder Stationen, in welchen der Güterexpedition kein Chef vorsteht, wird die Befugnis durch den Bahnhof- oder Stationsvorstand ausgeübt. Die Ermächtigung bezieht sich sowohl auf Sendungen im internen Verkehr der schweizerischen Bundesbahnen, als auch auf Sendungen im direkten schweizerischen und internationalen Verkehr. Sie ist für Gemeinschaftsbahnhöfe und Gemeinschaftsstationen beschränkt auf Sendungen, welche über Linien der schweizerischen Bundesbahnen auf dem Gemeinschaftsbahnhof oder der Gemeinschaftsstation

angekommen oder von diesen abgegangen sind. Entschädigungen auf Grund dieser Vorschriften dürfen nur dann geleistet werden, wenn die rechtliche Verpflichtung der Eisenbahnverwaltung zu einer Entschädigungsleistung feststeht. Wenn darüber Zweifel obwalten, oder wenn es nicht gelingt, einen Entschädigungsanspruch diesen Vorschriften gemäss zu erledigen, so sind sämtliche Akten dem zuständigen Rechtsbureau zu übermitteln. Die Ansprüche sind rasch und unter tunlichster Vermeidung von Schreibwerk zu erledigen. Die Unterhandlungen sind, soweit möglich, mündlich zu führen. Von der Beibringung von Bescheinigungen über den Wert der Güter, z. B. Fakturen und ähnlichen Belegen, ist abzusehen, wenn mit Sicherheit angenommen werden kann, dass die Forderung den von der Bahn gemäss den gesetzlichen Vorschriften zu ersetzenden Schaden nicht übersteigt. Sachverständige sollen nur ausnahmsweise zugezogen werden.

Für die Erledigung von Entschädigungsansprüchen aus Transporten, bei denen mehrere Bahnverwaltungen beteiligt sind, bestehen von jeher sowohl für den internen schweizerischen wie für den internationalen Verkehr besondere Vereinbarungen unter den Bahnen, die eine möglichst rasche Behandlung und eine billige Verteilung des zu leistenden Schadenersatzes bezwecken. In der Schweiz fällt diese Aufgabe den sogenannten Reklamationskonferenzen zu, deren Befugnisse durch das Übereinkommen über die Haftpflicht aus dem direkten schweizerischen Verkehr und das Verfahren zur Regelung der Entschädigungsforderungen vom 10. Juli 1903 festgesezt sind.

Für den internationalen Verkehr haben die am Übereinkommen vom 14. Oktober 1890 beteiligten Verwaltungen besondere Vereinbarungen getroffen, die im „Übereinkommen betreffend Übergang der Güter und die Verteilung von Entschädigungen im internationalen Eisenbahnfrachtverkehr“ niedergelegt sind. Eine Ausgabe vom 1. Juli 1907 ist auf den 1. Januar 1912 durch eine abgeänderte ersetzt worden. Die Ausführung dieses Übereinkommens ist dem internationalen Eisenbahntransportkomitee übertragen, in dem die Bahnverwaltungen von Deutschland, Österreich-Ungarn, Frankreich,

Italien, Belgien, Holland, Rumänien, Schweden und der Schweiz vertreten sind; jährlich findet wenigstens eine Sitzung zur Behandlung der laufenden Geschäfte statt. Die Tätigkeit dieses Komitees hat zur Fortbildung des internationalen Frachtrechtes ganz wesentlich beigetragen; dessen Beschlüsse haben in verschiedenen Beziehungen den Beratungen der internationalen Revisionskonferenzen vorgearbeitet. Auch die raschere Erledigung der Reklamationsfälle wird dadurch wesentlich gefördert, dass ein Nachforschen nach der Bahn, bei der ein Schadensfall eingetreten ist, und nach allfälligem Verschulden ihres Personals tunlichst eingeschränkt wird, um zeitraubende Untersuchungen zu vermeiden. Wenn gleichwohl oft Verspätungen in der Behandlung der Reklamationsfälle eintreten, ist das darauf zurückzuführen, dass in vielen Fällen eine Nachfrage bei den verschiedenen am Transporte beteiligten Bahnverwaltungen nicht zu vermeiden ist. Die Absicht aller Bahnen des In- und Auslandes ist auf möglichste Vermeidung dieser Verzögerungen gerichtet und es sind wesentliche Fortschritte zu verzeichnen.

c) Haftpflichtgesetzgebung.

Die Haftpflicht der Eisenbahn- und Dampfschiff-Unternehmungen bei Tötungen und Verletzungen wurde erstmals durch das Bundesgesetz vom 1. Juli 1873 festgestellt und zwar sowohl für Schadensfälle beim Bau, wie beim Betrieb. Als Quelle diente bei dessen Erlass das deutsche Reichshaftpflichtgesetz vom 7. Juni 1871; diesem Gesetze war die strenge Haftung der Eisenbahnunternehmungen für Betriebsunfälle und im ganzen auch der Umfang der zu leistenden Entschädigungen entnommen. Der Gedanke, der schon im preussischen Eisenbahngesetz von 1838 seinen Ausdruck gefunden hatte, war, dass die Eisenbahnunternehmung, ganz abgesehen von vertraglichem oder ausservertraglichem Verschulden, rein aus der Tatsache des entstandenen Schadens haftet.

Im ersten Eisenbahnhaftpflichtgesetz wurde unterschieden zwischen der Haftpflicht aus dem Betrieb und der Haftpflicht aus dem Eisenbahnbau. Während für die erstere das neue

Prinzip der Haftung aus dem Gesetz aufgenommen wurde, blieb man für die Haftung aus dem Eisenbahnbau bei dem gemeinrechtlichen Grundsatze stehen, wonach Nachweis eines Verschuldens verlangt wurde. Durch das Bundesgesetz vom 26. April 1887 betreffend die Ausdehnung der Haftpflicht und die Ergänzung des Bundesgesetzes vom 25. Juni 1881 betreffend dessen Haftbarkeit aus Fabrikbetrieb wurden die Haftpflichtbestimmungen des letztern Gesetzes auch anwendbar erklärt auf den Eisenbahnbau. Wenn nun beim Eisenbahnbau ein Unfall eintrat, so hatte der Verletzte eine Klage a) gegen die konzessionierte Eisenbahnunternehmung; diese Klage muss aber auf den Nachweis des Verschuldens gestützt werden; die Unternehmung hat das Verschulden der beim Bau beschäftigten Personen zu vertreten und es ist voller Schadensersatz nach den Bestimmungen des Eisenbahnhaftpflichtgesetzes zu leisten; b) gegen den Bauunternehmer, wobei die Klage nur den Unfall nachzuweisen hat, der Umfang des Schadenersatzes aber beschränkt ist auf das Maximum von 6000 Fr., es sei denn, dass eine strafrechtlich verfolgbare Handlung des Unternehmers als Ursache des Unfalls festgestellt wird. Es bestanden also für den äusserlich genommen identischen Tatbestand des Unfalls beim Eisenbahnbau zwei Klagen, die verschieden waren in Beziehung auf die Person des Beklagten, auf ihr Fundament und auf den Umfang des zu erlangenden Schadensersatzes. Dabei ist noch zu bemerken, dass, wenn der beim Eisenbahnbau Geschädigte ein Dritter, d. h. kein Arbeiter oder Angestellter war, er die Klage aus dem Eisenbahnhaftpflichtgesetz gegen die Eisenbahnunternehmung, gegen den Bauunternehmer aber nur eine Klage aus dem Obligationenrecht hatte.

Da kein zureichender Grund vorhanden war, die Klage gegen die Eisenbahngesellschaft vom Nachweis eines Verschuldens abhängig zu machen, die gegen den Bauunternehmer aber ohne diesen Nachweis zulässig zu erklären, erschien es gerechtfertigt, diese Klagen zu ihrer Begründung gleichzustellen. Fraglich war nur, ob eine Beschränkung des Umfanges des Schadensersatzes nach den Bestimmungen des Fabrikhaftpflichtgesetzes für die Eisenbahngesellschaften aufzunehmen

sei. Dies wurde bei der Natur der Eisenbahnhaftpflicht nicht für erforderlich erachtet. Die Beschränkung der industriellen Haftpflicht im Fabrikhaftpflichtgesetz ging wesentlich von dem Zweckmässigkeitsstandpunkte aus, dass die Industrie eine höhere Belastung nicht zu ertragen vermöchte, ein Gesichtspunkt, der bei den Eisenbahnunternehmungen nicht als zutreffend erachtet wurde; deshalb wurde Gleichstellung des Baues der Eisenbahnen mit dem Betriebe verlangt.

Die bei der Anwendung der Gesetze sich erzeigenden Unbilligkeiten drängten auf eine grundsätzliche Neuordnung. Diese erfolgte durch den Erlass des Bundesgesetzes betreffend die Haftpflicht der Eisenbahn- und Dampfschiffunternehmungen und der Post vom 28. März 1905. Wenn beim Bau oder Betrieb einer Eisenbahn oder bei Hülfsarbeiten, mit denen die besondere Gefahr des Eisenbahnbetriebes verbunden ist, ein Mensch getötet oder körperlich verletzt wird, so haftet der Inhaber der Eisenbahnunternehmung für den daraus entstandenen Schaden, sofern er nicht beweist, dass der Unfall durch höhere Gewalt, durch Verschulden Dritter oder durch Verschulden des Getöteten oder Verletzten verursacht ist. Als Dritte im Sinne dieses Artikels sind nicht anzusehen das Personal der Eisenbahnunternehmung oder diejenigen Personen, deren sie sich zum Betriebe des Transportgeschäftes oder zum Bau der Bahn bedient. Der Schadensersatz umfasst im Falle des Todes auch die erwachsenen Kosten, insbesondere diejenigen der Beerdigung. Ist der Tod nicht sofort eingetreten, so ist namentlich auch für die Kosten der versuchten Heilung und die Nachteile der Arbeitsunfähigkeit Entschädigung zu leisten. Haben andere Personen durch den Tod ihren Versorger verloren, so ist auch für diesen Schaden Ersatz zu gewähren. Körperverletzung gibt dem Verletzten Anspruch auf Ersatz der Kosten und auf Entschädigung für die Nachteile gänzlicher oder teilweiser Arbeitsunfähigkeit. Überdies kann der Richter bei einer Verstümmlung oder Entstellung, durch die das Fortkommen des Verletzten erschwert wird, auch dafür eine Entschädigung zusprechen. In Fällen ungewöhnlich hohen Erwerbes des Getöteten oder Verletzten kann der Richter die

Entschädigung unter Würdigung aller Umstände angemessen ermässigen. Trifft den Getöteten oder Verletzten ein Teil der Schuld an dem Unfall, so kann der Richter die Entschädigung unter Würdigung aller Umstände nach Verhältnis ermässigen. Jeder Anspruch auf Schadenersatz ist ausgeschlossen, wenn der Verletzte oder Getötete sich durch eine verbrecherische oder unredliche Handlung mit der Eisenbahn in Berührung gebracht hat. Hat sich der Verletzte oder Getötete durch wissentliche Übertretung polizeilicher Vorschriften in Berührung mit der Eisenbahn gebracht, so kann der Richter die Ersatzpflicht einschränken oder ganz von ihr entbinden. Trifft die Eisenbahnunternehmung oder die Personen, für die sie verantwortlich ist, ein Verschulden, so kann der Richter unter Würdigung der besondern Umstände, namentlich in Fällen von Arglist oder grober Fahrlässigkeit, dem Verletzten oder, wenn dieser gestorben ist, dessen Angehörigen, auch abgesehen von dem Ersatz nachweislichen Schadens, eine angemessene Geldsumme zusprechen. Der Schadensersatz ist in Form einer Kapitalsumme oder einer jährlichen Rente oder in Form einer Kapitalsumme in Verbindung mit einer Rente zu bestimmen. Der Richter ist bei Festsetzung der Entschädigungsart an die Anträge der Parteien nicht gebunden, sondern entscheidet hierüber nach freiem Ermessen. Gegebenenfalls trifft er die erforderlichen Anordnungen für die Sicherung der Rentenleistungen. Sind im Zeitpunkt der Urteilsfällung die Folgen einer Körperverletzung nicht mit hinreichender Sicherheit festzustellen, so kann der Richter ausnahmsweise für den Fall des nachfolgenden Todes oder einer wesentlichen Verschlimmerung des Gesundheitszustandes des Verletzten die Abänderung des Urteils vorbehalten. Den gleichen Vorbehalt kann er auch zu gunsten der Eisenbahnunternehmung machen für den Fall, dass sich die Folgen des Unfalls wesentlich günstiger gestalten sollten, als angenommen wurde. Die Eisenbahnunternehmung hat auch für Beschädigung, Zerstörung oder Verlust von Gegenständen, die der Betroffene unter seiner eigenen Obhut mit sich führte, Schadensersatz zu leisten, wenn die Beschädigung, die Zerstörung oder der Verlust mit dem Unfall im Zusammenhang steht. Abgesehen

von diesem Falle ist sie für Beschädigung, Zerstörung oder Verlust von Gegenständen, die weder als Frachtgut noch als Reisegepäck aufgegeben worden sind, nur dann schadensersatzpflichtig, wenn ihr ein Verschulden nachgewiesen wird. Der Schadensersatz wird nach dem wirklichen Werte der beschädigten, zerstörten oder verlorenen Gegenstände bestimmt. Eine weitergehende Entschädigung kann nur in den Fällen des Verschuldens zugesprochen werden.

Wenn die getötete oder verletzte Person gegen Unfall versichert und die haftbare Eisenbahnunternehmung an der Bezahlung der Prämien oder Beiträge beteiligt war, so kann die Versicherungssumme, welche der Verletzte oder die Anspruchsberechtigten erhalten, zu dem Teile, welcher der Beitragsleistung der Unternehmung entspricht, von der Schadensersatzsumme in Abzug gebracht werden. Gegenüber Angestellten und Arbeitern hat die Eisenbahnunternehmung nur dann Anspruch auf diese Abzüge, wenn die Versicherung, an die sie beiträgt, alle beim Bau oder Betrieb einer Eisenbahn vorkommenden Unfälle umfasst.

Die durch dieses Gesetz begründeten Schadensersatzklagen verjähren in zwei Jahren, die von dem Tage des Unfalles an gerechnet werden. Dieselbe Verjährungsfrist gilt für die Begehren auf Erhöhung oder Herabsetzung der Schadensersatzsumme; sie läuft vom Tage der Eröffnung des Urteils an. Für den Stillstand, die Hinderung und die Unterbrechung der Verjährung gelten die Bestimmungen des Obligationenrechts.

Die aus diesem Gesetz gegen die Unternehmung entstehenden Ansprüche der Arbeiter und Angestellten aus Verletzung oder Tötung sind unübertragbar. Reglemente, Bekanntmachungen oder besondere Übereinkommen, die die Haftbarkeit der Eisenbahnunternehmung zum voraus ausschliessen oder einschränken, haben keine rechtliche Wirkung. Jeder Vertrag, durch den dem Verletzten oder den Anspruchsberechtigten eine offenbar unzulängliche Entschädigung zugesichert oder entrichtet worden ist, kann angefochten werden. Der Eisenbahnnuternehmung bleibt der Rückgriff vorbehalten gegenüber Personen, die durch

ihr Verschulden einen Unfall verursacht haben, aus dem Schadensersatzansprüche geltend gemacht wurden.

Schadensersatzklagen aus diesem Gesetze können sowohl bei dem Gericht des ordentlichen Domizils der Unternehmung als auch bei dem gemäss Konzession oder Gesetz zuständigen Gericht des Kantons, in dem sich der Unfall ereignet hat, angebracht werden. Der Richter urteilt bei allen auf Grund dieses Gesetzes erhobenen Ansprüchen nach freiem Ermessen, ohne an die Beweisregeln der einschlagenden Prozessgesetze gebunden zu sein. Die Konzession kann eine über die Bestimmung dieses Gesetzes hinausgehende Haftpflicht begründen. Die Kantone haben dafür zu sorgen, dass Streitigkeiten aus diesem Gesetz durch einen möglichst raschen Prozessweg erledigt werden können und dass den bedürftigen Personen auf ihr Verlangen, wenn die Klage nach vorläufiger Prüfung sich nicht zum voraus als unbegründet herausstellt, die Wohltat des unentgeltlichen Rechtsbeistandes gewährt und Kautionen, Expertenkosten, Gerichtsgebühren und Stempeltaxen erlassen werden. Die aus diesem Gesetz gegen den Bund als Inhaber einer Eisenbahnunternehmung gerichteten Klagen sind gegen die zuständigen Verwaltungsbehörden der Bundesbahnen zu richten.

Neben den Haftpflichtbestimmungen dieses Gesetzes bleibt nur noch vorbehalten die Haftpflicht des Arbeitgebers aus Unfällen beim Eisenbahnbau mit Nachweis der Verschuldung und beschränkter Haftung, soweit es sich um die unter das Gesetz vom 26. April 1887 fallenden Hülfsarbeiter handelt.

In diesem Zusammenhang sind noch zu erwähnen die Vorschriften über die Unfallanzeigen der haftpflichtigen Betriebsunternehmer, namentlich die bundesrätlichen Kreisschreiben vom 5. November 1886, vom 17. Dezember 1878 und vom 8. November 1887, sowie die Verordnung über Unfallstatistik vom 17. Januar 1888, welche die Erstattung von Anzeigen über alle beim Betriebe eintretenden Unfälle auf vorgeschriebenem Formular (Unfallkarten) fordern.

3. Bundesgesetzgebung betreffend die schweizerischen Bundesbahnen.

Über die umfangreiche Gesetzgebung des Bundes betreffend die Organisation und die Verwaltung der Bundesbahnen in allen ihren Zweigen ist jeweilen im Zusammenhange mit der Darstellung ihrer geschichtlichen Entwicklung und der Tätigkeit der verschiedenen Eisenbahndienste berichtet worden.

VIII. Die Aufsichtsbehörde über das schweizerische Eisenbahnwesen.

Die Aufsicht über das Eisenbahnwesen der Schweiz war seit dem Erlass des Eisenbahngesetzes von 1852 Sache des Bundesrates. Da aber die dem Bunde durch dieses Gesetz zugewiesenen Kompetenzen geringe waren, blieb auch der Wirkungskreis des Bundesrates in der ersten Periode ein beschränkter. Die Behandlung der Eisenbahngeschäfte war dem Departemente des Innern zugeteilt.

Erst nach Erlass des Eisenbahngesetzes von 1872 wurde mit Bundesgesetz vom 28. Juni 1873 das vom 16. Mai 1849 über die Organisation und den Geschäftsgang des Bundesrates dahin abgeändert, dass ein Eisenbahn- und Handelsdepartement gebildet wurde, dem die Vorberatung und Besorgung folgender Geschäfte im Eisenbahnwesen zugewiesen war: 1. die Konzessionierung von Eisenbahnen; 2. die Überwachung der allseitigen genauen Erfüllung der gesetzlichen und konzessionsgemässen Verpflichtungen seitens der Eisenbahngesellschaften; 3. die Eisenbahnanschlussverträge mit dem Auslande. Diesem Departemente wurde auf Antrag des Bundesrates vom 8. September 1873 mit Nachtrag vom 10. November 1873 zur Vorbehandlung der Eisenbahnfragen folgendes Personal beigegeben: ein technischer Inspektor für alle Angelegenheiten des Bahnbaues und Bahnunterhaltes, ein administrativer Inspektor für Konzessionsangelegenheiten, Statutenprüfung, Bahnbetrieb und Anschlussverhältnisse, Bahnpolizei. Fahrpläne, Tax- und Tarifwesen, Transportreglemente und Befreiung der Eisenbahnbeamten vom Militärdienst, sowie eine Kanzlei mit Registratur, je mit dem erforderlichen Hülfspersonal, Gehülfen und Kontrollingenieuren. Daneben amtete der speziell für die Kontrollierung des Baues der Gotthardbahn

ernannte Gotthardinspektor, dem auch die Behandlung der Eisenbahnstatitik übertragen wurde.

Durch Bundesratsbeschluss vom 27. März 1874 wurde die Organisation und der Geschäftsgang des schweizerischen Eisenbahn- und Handelsdepartementes im einzelnen festgesetzt. Der Departementschef steht der Eisenbahn- und Handelsabteilung unmittelbar vor. Seine Beziehungen zu den Beamten der Abteilungen werden genau geregelt. Bei der Eisenbahnabteilung sind eingerichtet: die Kanzlei mit dem Departementssekretär als Bureauchef, der unmittelbarer Vorgesetzter des Registrators, des Statistikers, der Kanzlisten und allfällig weiterer Bureaugehülfen ist. Ihm ist die Vorberatung der juristischen Fragen und der damit zusammenhängenden Gegenstände besonders übertragen, als: Erteilung, Übertragung und Verlängerung der Konzessionen, Expropriationsangelegenheiten, Fragen der Pfandrechtsbestellung, Kautionsleistungen, Massnahmen bei Versteigerung einer Bahn, Protokollführung bei Konferenzen des Departementes, Kontrolle der amtlichen Eisenbahnaktensammlung, nach Inhalt und Redaktion. Der Statistiker arbeitet unter der Anleitung des Gotthardinspektors.

Das technische Inspektorat besteht aus dem technischen Inspektor, dem Gotthardinspektor, Bureaugehülfen und Kontrollingenieuren. Es überwacht Bau und Betrieb, namentlich den Zustand der Bahn und des Rollmaterials; ihm liegt ob die Prüfung der Planvorlagen und Baukostenvoranschläge, die Überwachung des Fortschrittes der Bauarbeiten, die Kollaudationen, die Untersuchung der technischen Ursachen von Unfällen und Verspätungen und dergl. Der Gotthardinspektor besorgt selbständig alle Funktionen der Überwachung des Baues der Gotthardbahn gemäss dem internationalen Vertrag vom 15. Oktober 1869. Er ist zudem Stellvertreter des technischen Inspektors und wird seinerseits von letzterm vertreten. Ausserdem ist ihm die Oberleitung der Eisenbahnstatistik übertragen.

Das administrative Inspektorat hat sich zu befassen mit der Prüfung der Statuten der Bahngesellschaften, der Finanzausweise, der Geschäftsberichte und Jahresrechnungen,

der Betriebsverträge, mit dem Transportreglemente und seiner Handhabung, mit dem Tax- und Tarifwesen; ferner ist ihm übertragen die Überwachung des Betriebes und des Bestandes des Betriebsmaterials, die Bahnpolizei, die Prüfung der Fahrpläne, die Begutachtung von Beschwerden nicht technischer Natur, die Untersuchung der Eisenbahnunfälle vom Standpunkte des Betriebes und die Führung der Statistik über dieselben, die Kontrolle über die Einhaltung der Fahrordnungen und über die Sonntagsruhe der Eisenbahnbeamten, sowie über die Tarifpublikationen im Bundesblatt. Die Verordnung enthält genaue Vorschriften über den Geschäftsgang.

Die Geschäftslast des Eisenbahndepartementes hatte sich bald derart vermehrt, dass einerseits eine Abtrennung der Handelsabteilung notwendig wurde und anderseits die Kompetenzen des Eisenbahndepartementes erweitert werden mussten, um die Vorlage allzuvieler Eisenbahngeschäfte an den Gesamtbundesrat zu vermeiden. Der Bundesratsbeschluss vom 23. November 1880 übertrug dem Eisenbahndepartement zu selbständiger Erledigung die Genehmigung der Detailpläne für den Bahnbau, die Verfügungen betreffend Beanspruchung des Bahnkörpers für Wasserleitungen, Strassenüberführungen und dergl. die Anschlüsse von Verbindungsgeleisen industrieller Unternehmungen, die Überwachung des Bahnbetriebes, die Anordnung des ausserordentlichen Verfahrens bei Expropriationen, die Erledigung von Einsprachen gegen die Abtretungspflicht.

Eine grundsätzliche Neuordnung schuf das Bundesgesetz betreffend die Organisation der Eisenbahnabteilung des Post- und Eisenbahndepartementes vom 27. März 1897. Bei diesem Departemente bestehen nun für das Eisenbahnwesen drei Dienstabteilungen: Kanzlei, technische Abteilung und administrative Abteilung. Die Kanzlei wird vom Departementssekretär geleitet, dem ein Adjunkt, ein Übersetzer, ein Registrator, Kanzlisten erster und zweiter Klasse und die erforderlichen Hülfsarbeiter unterstellt sind. Unter dem technischen Direktor umfasst die technische Abteilung: die bautechnische Sektion für Bahnbau und Unterhalt mit einem Inspektor, der zugleich Stellvertreter des Direktors

ist, und Kontrollingenieuren; die maschinentechnische Sektion mit einem Inspektor und Kontrollingenieuren für das Rollmaterial und den Traktionsdienst, für die Spezialbahnen und die Dampfschiffe; die betriebstechnische Sektion für den Bahnbetrieb mit einem Inspektor und Betriebsbeamten erster und zweiter Klasse für Fahrplanwesen, Zugsdienst, Stationsdienst, Streckenbewachung, Vollzug des Arbeitsgesetzes, Bahnpolizei, Behandlung der Unfälle und Betriebsgefährdungen und die Kanzlei mit einem Sekretär zweiter Klasse, Kanzlisten erster und zweiter Klasse und Hülfsarbeitern. Dem administrativen Direktor sind unterstellt: der Inspektor für Tarif- und Transportwesen mit Tarifbeamten erster und zweiter Klasse und Kanzlisten; der Inspektor für Rechnungswesen und Statistik mit einem Sekretär zweiter Klasse, einem Mathematiker, einem Statistiker und Kanzlisten und die Kanzlei mit einem Sekretär zweiter Klasse und Hülfsarbeitern. Der administrativen Abteilung waren auch die Vorarbeiten für die Verstaatlichung der Hauptbahnen übertragen, unter Mitwirkung der andern Abteilungen.

Die Gehalte dieses Personals sind dem allgemeinen Besoldungsgesetz für die Bundesbeamten angepasst. Ein Bundesratsbeschluss vom 13. Juli 1897 betreffend die Organisation und den Geschäftsgang der Eisenbahnabteilung des Post- und Eisenbahndepartementes ordnet die Einzelheiten des Dienstganges. Die Kompetenzen der Bundesversammlung, des Bundesrates und des Vorstehers des Eisenbahndepartementes sind ausgeschieden, das Rekursverfahren an die höhere Instanzen ist geordnet und der Verkehr der Amtsstellen unter sich geregelt. Ein ergänzender Bundesratsbeschluss vom 30. Juni 1908 bestimmt Fristen für die Einreichung von Rekursen und zwar gegen Entscheide des Abteilungsvorstandes 20 Tage, gegen Entscheide des Eisenbahndepartementes 30 Tage und gegen Beschlüsse des Bundesrates 60 Tage, je von der Zustellung des Entscheides an gerechnet. Der Rekurs hat keine aufschiebende Wirkung; die Amtsstelle, gegen die Rekurs erhoben wird, kann jedoch, falls die Sache nicht dringlich ist, die Vollziehung hinausschieben.

Mit der Vermehrung der Eisenbahnen und der stetigen Zunahme der Geschäftslast ist eine sukzessive Erhöhung der Zahl der Aufsichtsbeamten notwendig geworden. In der Kontrolle über die Bundesbahnen ist mit Ausnahme des Tarifwesens, worüber in Abschnitt VII berichtet ist, bisher keine Änderung eingetreten, obwohl die Eigenschaft der Bundesbahnverwaltung als einer Behörde des Bundes eine erhebliche Vereinfachung der Aufsicht gestatten würde.

Der erste Chef des Eisenbahn- und Handelsdepartementes war 1873/78 Bundesrat Dr. Schenk, dem das Eisenbahnwesen vorher als Chef des Departementes des Innern und des Bauwesens unterstellt war; nur für 1874/75 trat Bundesrat Scherer an seine Stelle. Es folgten die Bundesräte Dr. J. Heer 1878, Dr. Emil Welti 1879, S. Bavier 1880/82, wiederum Dr. E. Welti 1882 bis 1891, für 1884 ersetzt durch Dr. Deucher. Nachfolger Weltis war Bundesrat Dr. J. Zemp 1892 bis 1909, für 1902 ersetzt durch Comtesse. Seit 1909 leitet Bundesrat Dr. L. Forrer das Post- und Eisenbahndepartement, ersetzt für 1912 durch Bundesrat L. Perrier.

Derzeit sind die Oberbeamten des schweizerischen Eisenbahndepartementes: Departementssekretär: Dr. K. Biedermann (Nachfolger von L. Mürset und Dr. C. H. Muggli), Direktor der technischen Abteilung: Ingenieur R. Winkler (Nachfolger von Ingenieur J. Tschiemer) und Direktor der administrativen Abteilung: M. Pestalozzi (1897/1901 Placid Weissenbach).

IX. Die Stellung der Kantone im Eisenbahnwesen. Kantonale Subventionsgesetze.

Während beim Beginn der Entwicklung des Eisenbahnwesens in der Schweiz den Kantonen die massgebende Stellung zukam, trat ihr Einfluss nach und nach zurück. Für die Konzessionserteilung durch den Bund ist nur noch ihre begutachtende Mitwirkung vorgesehen; die Aufsicht über den Bau und den Betrieb der Eisenbahnen ist Sache des Bundes, die Kantone haben nur die Möglichkeit, das Einschreiten der Bundesbehörde anzurufen, der der Entscheid über die von ihnen gestellten Forderungen zusteht, sowohl über die Gestaltung der baulichen Anlagen wie über Fahrpläne und andere Betriebsfragen. Die Einvernahme der Kantone ist allerdings auf breite Grundlage gestellt und die Verhandlungen, die durch deren Vernehmlassungen veranlasst werden, verursachen nur zu oft unliebsame Verzögerungen bei der Erledigung wichtiger Eisenbahnsachen. Das langsame Fortschreiten des Ausbaues des schweizerischen Bahnnetzes ist zu einem erheblichen Teil dieser Mitwirkung der kantonalen Instanzen zuzuschreiben.

Bei der Verwaltung der Bundesbahnen sind die Kantone beteiligt durch die Ernennung der Hälfte der Mitglieder des Verwaltungsrates und der überwiegenden Mehrheit der Mitglieder der Kreiseisenbahnräte (16 von 20), worüber in Abschnitt IX des I. Teiles berichtet ist.

Die Haupttätigkeit der Kantone in Eisenbahnsachen liegt auf volkswirtschaftlichem Gebiet. Nur der tatkräftigen finanziellen Unterstützung durch die Kantone verdanken eine Reihe von Bauunternehmungen ihr Zustandekommen. Schon bei der Gründung der ersten Bahngesellschaften haben sich die Kantone mit erheblichen Aktienzeichnungen beteiligt. Ihr Eingreifen durch Beschaffung bedeutender Gelder wurde wieder notwendig, als die Bahnunternehmungen in finanzielle Schwierig-

keiten gerieten. Alle diese Hülfsaktionen beruhten aber auf einmaligen Beschlüssen, die durch jeweilig eintretende Verhältnisse hervorgerufen waren, ein bestimmtes Programm fehlte. Erst nach und nach stellte sich die Erkenntnis ein, dass schon die Gleichbehandlung der verschiedenen Landesgegenden eine grundsätzliche Behandlung der Subventionsfragen erfordere. Der Gang der Gesetzgebung war aber in den verschiedenen Kantonen kein einheitlicher; nicht nur verfuhr jeder Kanton aus Gründen politischer und wirtschaftlicher Zweckmässigkeit auf besondere Weise; auch im gleichen Kanton treffen wir auf abweichende Arten der Beteiligung. Schliesslich hat sich die Gesetzgebung der meisten Kantone der Sache angenommen und es dürfte von Interesse sein, deren heutigen Stand zu kennen.

Nachdem sich der Kanton Zürich schon früher durch besondere Beschlüsse bei der Finanzierung der Schweizerischen Nordostbahn und der Zürich-Zug-Luzern-Bahn beteiligt hatte, erliess er das Gesetz betreffend die Staatsbeteiligung bei Eisenbahnen vom 14. April 1872; dieses Gesetz sichert für den Bau der auf seinem Gebiete noch zu erstellenden Eisenbahnen, die einem ansehnlichen Teile des Kantons zum Vorteil gereichen und den Gesamtinteressen des Kantons nicht widersprechen, einen Beitrag von 50,000 Fr. auf den Kilometer Bahnlänge zu; wenn die Anlagekosten weniger als 150,000 Fr. auf den Kilometer betragen, so wird die Staatsbeteiligung auf einen Dritteil derselben herabgesetzt. Voraussetzung der Staatsbeteiligung ist, dass die beteiligte Landesgegend eine mindestens gleich hohe Leistung übernimmt; andernfalls wird auch der Staatsbeitrag entsprechend vermindert. Die Beteiligung erfolgt durch Übernahme von Aktien oder Obligationen, zu nicht ungünstigeren Bedingungen als sie für die Leistungen der Landesgegend aufgestellt wurden. Die subventionierten Bahngesellschaften haben dem Kanton eine Vertretung im Verwaltungsrate einzuräumen, die vom Regierungsrat ernannt wird. Der Kantonsrat setzt in jedem einzelnen Falle die Summe der Beteiligung endgültig fest und knüpft daran die Bedingungen, die er zur Sicherung des Unternehmens, sowie zur Wahrung der staatlichen Interessen für erforderlich hält. Die betreffenden Beiträge werden auf

einen besondern „Konto der Eisenbahnsubventionen“ gebucht. Aus diesem Konto werden bestritten die Zinsen der betreffenden Anleihen; ihm fallen die Erträgnisse der Subventionen und allfällig aus der Staatskasse zuzulegende Summen zur Deckung eines Überschusses der laufenden Jahresausgaben zu. Die zur Beschaffung der Subventionen aufgenommenen Anleihen sind zu tilgen durch die Mehrerlöse, die sich allfällig aus der Liquidation von Titeln der Eisenbahnen über den jeweiligen Inventaransatz hinaus ergeben und durch einen jährlichen Beitrag aus der Staatskasse zur Amortisation des Teiles der Eisenbahnsubventionen, der durch die Erträgnisse der Titel nicht verzinst wird. Die Amortisation soll in längstens vierzig Jahren vollendet sein, gemäss einem vom Kantonsrat auf Antrag des Regierungsrates festzustellenden Amortisationsplan (Änderung des Gesetzes vom 27. Mai 1883).

Der Kanton Bern hat eine Reihe von Subventionsgesetzen erlassen, um den Bau von verschiedenen Eisenbahnen zu ermöglichen. Schon mit Beschluss vom 29. November 1854 hatte der Grosse Rat der Schweizerischen Centralbahn eine Beteiligung des Kantons und der Gemeinden von vier Millionen in Aktien zugesichert. Am 2. Februar 1867 beschloss der Grosse Rat eine Beteiligung von rund sieben Millionen für die Bernischen Jurabahnen. Das Gesetz vom 3. April 1870 bewilligte eine Subvention von einer Million für die Gotthardbahn. Es folgten die eigentlichen Subventionsgesetze vom 28. Februar 1875, vom 5. Juli 1891, vom 26. Februar 1897 (speziell für Beteiligung mit einer Million an der Simplonbahn), vom 4. Mai 1902 (insbesondere für eine Beteiligung an der Lötschbergbahn mit 17½ Millionen gleich 25% der damals auf 75 Millionen veranschlagten Anlagekosten). Zurzeit gilt das fünfte Gesetz betreffend Beteiligung des Staates am Bau und Betrieb von Eisenbahnen vom 30. Mai 1912, das in der Volksabstimmung vom 7. Juli 1912 mit 28,646 gegen 10,440 Stimmen genehmigt worden ist. Dieses Gesetz, wie die früheren Subventionsgesetze, sichert in erster Linie bestimmt genannten Bahnunternehmungen eine Beteiligung zu, indem der Kanton nur die seiner Eisenbahnpolitik entsprechenden Projekte unterstützt. An der Spitze der subventionierten

Unternehmungen steht die Lötschbergbahn (Spiez—Frutigen—Lötschberg—Brig), und es wurden ferner bedacht die Linien Thun—Scherzligen (eine von den Bundesbahnen unabhängige Linie); Meiringen—Innertkirchen; Steffisburg—Thun— Gunten, event. Beatenbucht; Burgistein—Wattenwil—Wimmis, eventuell Spiez; Worb zum Anschluss an die Burgdorf-Thun-Bahn und Ramsey-Huttwil-Bahn über Obergoldbach; Solothurn—Schönbühl—Zollikofen—Bern; Thun—Burgistein—Schwarzenburg—Freiburg; Herzogenbuchsee—Koppigen—Utzenstorf—Lyss und Koppigen—Kirchberg; Herzogenbuchsee—Wangen—Wiedlisbach—Niederbipp und Wiedlisbach—Solothurn; Langenthal—Melchnau; Herzogenbuchsee—Bleienbach—Langenthal; Huttwil—Eriswil; Biel—Meinisberg—Büren; Biel—Nidau—Täuffeln—Ins; Ins—Erlach—Neuenstadt; Neuenstadt—Lignières—Nods; Reconvilier (Tavannes)—Bellelay; Pruntrut—Damvant, eventuell Pruntrut—Lugnez; Delsberg—Mervelier; Alle—Miécourt—Charmoille—Fregiécourt—Cornol—Courgenay; Réchésy—Beurnevésain—Bonfol—Deutsche Grenze; ferner eventuell ein Schiffahrtskanal Thun statt einer Linie Thun—Scherzligen. Der Grosse Rat wird ausserdem ermächtigt, innerhalb seiner verfassungsmässigen Kompetenz und unter Anwendung der Bestimmungen des Gesetzes auch für andere Eisenbahnlinien eine Aktienbeteiligung zu beschliessen. Der Lötschbergbahn wird eine Zinsengarantie für ein 4% Hypothekaranleihen von 42 Millionen im zweiten Rang gewährt, das zu verwenden ist zur Deckung der Mehrkosten von 19 Millionen gegenüber dem ursprünglichen Voranschlag und zur Umwandlung eines 4½% Anleihens zweiten Ranges in ein solches von 4%.

Für die Aktienbeteiligung des Kantons bei den andern Eisenbahnen werden zugesichert: an normalspurige Bahnen mit elektrischem Betrieb 40% des Anlagekapitales der auf Bernischem Gebiet gebauten Strecken, jedoch höchstens 80,000 Fr. auf den Kilometer; an normalspurige Bahnen mit Dampfbetrieb 30% oder höchstens 60,000 Fr. auf den Kilometer; an schmalspurige Bahnen mit elektrischem Betrieb 45% des Anlagekapitals, jedoch höchstens 50,000 Fr. auf den Kilometer, an schmalspurige Bahnen mit Dampfbetrieb 30% oder höchstens

37,500 Fr. auf den Kilometer. Für Tunnelbauten, Viadukte und Brücken von mehr als 20 m Totallänge zwischen den Widerlagern kann eine besondere Beteiligung gewährt werden, jedoch höchstens 100,000 Fr. auf den Kilometer. Auch Bahnen mit andern Betriebssystemen können vom Grossen Rate in angemessener Weise subventioniert werden. Für Einführung des elektrischen Betriebes bei bestehenden Dampfbahnen können gewährt werden an Normalspurbahnen 40% der Umwandlungskosten, jedoch höchstens 16,000 Fr. auf den Kilometer, an Schmalspurbahnen 40% der Umwandlungskosten, jedoch höchstens 10,000 Fr. auf den Kilometer. Diese Staatsbeteiligung darf in der Regel nur bewilligt werden, wenn höchstens ein Dritteil des Anlagekapitals durch Anleihen aufgebracht wird; nur ausnahmsweise darf die Hälfte durch Anleihen beschafft werden. Die Staatsbeteiligung wird nur Gesellschaften zugesichert, deren Statuten vom Grossen Rate genehmigt sind. Die Aktien des Staates stehen den übrigen Aktien im Range gleich; bezüglich des Stimmrechtes sind sie keiner Beschränkung unterworfen. Wenn Vorzugsaktien ausgegeben werden, sind die des Staates in jede Klasse in gleichem Masse zu verteilen, wie die der beteiligten Gemeinden und Privaten, und wenigstens die Hälfte ist der bevorrechteten Klasse zuzuteilen. Der Staat hat das Recht, sich im Verwaltungsrat durch ein bis sechs Mitglieder vertreten zu lassen. Die Genehmigung des Finanzausweises ist Sache des Grossen Rates. Der Regierungsrat hat jeweilen ein Gutachten über die Lebensfähigkeit des Unternehmens einzuholen. Der Grosse Rat ist berechtigt, die Bewilligung von Staatssubventionen zeitweise einzustellen, wenn das Gleichgewicht im Staatshaushalt dies erfordert. Wenn eine mit Staatsbeteiligung gebaute Bahnlinie Betriebsergebnisse aufweist, die zur Bezahlung der Betriebskosten und der Anleihenszinse nicht ausreichen oder wenn es sonst zur Konsolidierung des Unternehmens notwendig erscheint, kann der Grosse Rat innerhalb seiner verfassungsmässigen Kompetenz der betreffenden Bahngesellschaft verzinsbare Vorschüsse machen, deren Gesamtbetrag 10% des Anlagekapitals nicht überschreiten darf. Vor Rückzahlung dieser Vorschüsse

dürfen keine Dividenden verteilt werden. Der Staat ist berechtigt, bei den Bahnen, bei denen er finanziell beteiligt ist, die ihm gutscheinenden Massnahmen zum Zwecke eines möglichst rationellen Betriebes zu treffen. Er ist befugt, mehrere solcher Bahnen unter eine einheitliche Betriebsleitung zu stellen. Die Organisation der Kontrolle über den Betrieb und einer allfällig zu errichtenden zentralen Betriebsverwaltung werden durch Dekret des Grossen Rates geregelt.

Laut den erlassenen Subventionsgesetzen hatte sich der Kanton Bern beteiligt an der Subvention für die Gotthardbahn, an der Subvention für die Simplonbahn, an der Bernischen Staatsbahn (Bern—Gümligen—Langnau—Luzern und Bern—Zollikofen—Biel), an den Bernischen Jurabahnen, an der Bödelibahn, an der Brünigbahn, an der Thunerseebahn, an Spiez-Frutigen, an Spiez-Erlenbach-Zweisimmen, an der Gürbetalbahn, der Schwarzenbergbahn, an Bern-Neuenburg, an der Emmentalbahn, an der Burgdorf-Thun-Bahn, an der Langenthal-Huttwil-Bahn, an Ramsei-Sumiswald-Huttwil, an Murten-Ins, an Dachsfelden-Tramlingen, an der Sensetalbahn, an der Weissensteinbahn (Solothurn—Münster), an Pruntrut-Bonfol und an Saignelégier-Glovelier; als Hauptwerk hat er die Berner-Alpenbahngesellschaft, Bern-Lötschberg-Simplon, ins Leben gerufen.

Im Kanton Luzern bestehen keine gesetzlichen Bestimmungen über die Beteiligung des Kantons an Eisenbahnen. Es sind jedoch besondere Subventionsbeschlüsse gefasst worden und zwar ausser der Beteiligung an der Gotthardsubvention für die Bern-Langnau-Luzern-Bahn, für Huttwil-Wolhusen, für die Aargauisch-Luzernische Seetalbahn, für Reinach-Münster und für Sursee-Triengen. Weitere Staatsunterstützungen sind in Aussicht genommen.

Von den Urkantonen Uri, Schwyz und Unterwalden besitzt nur Schwyz ein Subventionsgesetz. Das Gesetz betreffend Staatsbeteiligung bei Eisenbahnunternehmungen vom 22. Mai 1911, genehmigt in der Volksabstimmung vom 14. Mai 1911, erklärt, dass der Kanton Schwyz sich beim Baue neu zu erstellender Eisenbahnen mit mindestens einem Meter Spurweite ohne Unterschied der Betriebsart beteiligen werde, voraus-

gesetzt, dass das Unternehmen einem landwirtschaftlichen, industriellen oder kommerziellen Bedürfnisse entspricht und wenigstens einem erheblichen Teile des Kantons oder eines Bezirkes zum Vorteil gereicht, ohne dessen Gesamtinteresse zu widersprechen. Über die Bedürfnisfrage entscheidet der Kantonsrat. Die Beteiligung des Staates beträgt bei Normalbahnen bis 20% der Anlagekosten, höchstens 30,000 Fr. auf den Kilometer, bei Schmalspurbahnen mit eigenem Tracé bis 15%, höchstens 20,000 Fr. auf den Kilometer, bei Schmalspurbahnen auf Strassengebiet bis 10%, höchstens 10,000 Fr. auf den Kilometer. Der Kanton beteiligt sich nur, wenn schwyzerische Bezirke, Gemeinden oder Korporationen zusammen wenigstens mit dem gleichen Betrage am Unternehmen teilnehmen. Die Beteiligung des Staates geschieht durch Übernahme von Aktien zu nicht ungünstigeren Bedingungen, als sie für Bezirk, Gemeinden und Korporationen gelten. Das Stimmrecht des Staates ist unbeschränkt; der Regierungsrat ist berechtigt, sich im Verwaltungsrat durch ein bis drei Mitglieder vertreten zu lassen. Das Aktienkapital muss mindestens 50% des gesamten Anlage-Kapitales ausmachen. Staatlich unterstützte Eisenbahnen können ohne Zustimmung des Kantonsrates weder Betriebs- noch Fusionsverträge mit andern Gesellschaften abschliessen, noch das Unternehmen an eine andere Gesellschaft abtreten oder Statutenveränderungen vornehmen. Der Regierungsrat ist ferner ermächtigt, sich bei den Studien für Tracierung neuer Bahnlinien vorschussweise, d. h. unter Anrechnung auf später zu leistende Subventionen, zu beteiligen; diese Beteiligung darf 20% der gesamten Projektierungskosten, höchstens 200 Fr. auf den Kilometer, nicht übersteigen. Die Kreditbewilligung für die Staatsbeteiligung ist Sache des Kantonsrates.

Für den Kanton Glarus bestehen keine gesetzlichen Vorschriften über Beteiligung an Eisenbahnen; dagegen hat die Landsgemeinde am 10. Mai 1896 beschlossen, an den Bau einer schmalspurigen Eisenbahn von Schwanden nach Elm (Sernftalbahn) 500,000 Fr. à fonds perdu und 250,000 Fr. in Aktien zweiten Ranges zu übernehmen, falls die beteiligte Landesgegend (Gemeinden und Private) 250,000 Fr. à fonds perdu leiste.

Der Kanton Zug hat kein Subventionsgesetz erlassen; dagegen wurden vom Kantonsrat mit Beschluss vom 20. Oktober 1910 betreffend Finanzierung der Erstellung von Strassenbahnen im Kanton Zug, der in der Volksabstimmung vom 18. Dezember 1910 angenommen worden ist, folgende Subventionen für den Bau einer Strassenbahn Zug—Nidfurren—Oberägeri, Nidfurren—Menzingen und Zug—Baar—Thalacker bewilligt: Übernahme der Hälfte des Obligationenkapitals mit 600,000 Fr. und Übernahme von 300,000 Fr. an das 700,000 Fr. betragende Aktienkapital.

Ein sehr ausgedehntes System der Unterstützung des Baues von Eisenbahnen besitzt der Kanton Freiburg, der sich schon bei Erstellung der ersten Bahnlinien durch tatkräftiges Eingreifen ausgezeichnet hat. Laut dem Gesetz über die Beteiligung des Staates und der Gemeinden am Bau der Eisenbahnen vom 11. Mai 1904 kann der Staat für den Bau einer Eisenbahn einen Beitrag leisten, insofern sie für den Kanton oder die Gesamtheit einer Gegend ein gemeinnütziges Werk begründet. Den Gemeinden bleibt freigestellt, am Bau einer Bahn sich zu beteiligen, die der Ortschaft schätzbare Vorteile bringt. Sobald der Staat einem Bahnunternehmen die Eigenschaft eines gemeinnützigen Werkes zuerkennt und einen Beitrag leistet, haben die interessierten Gemeinden gleichfalls die Pflicht im Verhältnis ihrer Mittel, sowie des Vorteils, den ihnen der neue Verkehrsweg bringen kann, sich an ihm finanziell zu beteiligen. Als interessiert werden jene Gemeinden angesehen, die von der zu erbauenden Bahn berührt werden, sowie solche, die infolge ihrer Nähe und der Möglichkeit der Benutzung ein unmittelbareres Interesse am Unternehmen haben als Drittpersonen im allgemeinen. Wenn der Grosse Rat einen Staatsbeitrag bewilligt, bezeichnet er im nämlichen Dekret die Gemeinden, die am geplanten Bahnbau als interessiert erklärt werden; der Betrag der finanziellen Beteiligung der Gemeinde wird im Streitfall vom Staatsrat festgesetzt, nach Anhörung der Vertreter der verschiedenen Interessen. Eine Gemeinde kann die ihr auferlegte Subvention nach Billigkeit ganz oder teilweise auf die Steuerpflichtigen verteilen. Der Staatsrat bestimmt

die Bedingungen für die Entrichtung der Staats- und Gemeindebeteiligungen. Wenn der Staat auf die Einzahlung seiner Subvention verzichtet, sind auch die Gemeinden von ihrer Verpflichtung befreit. Dieses weitgehende Recht des Kantons, die Gemeinden zur Subventionsleistung zu verpflichten, findet sich in keiner andern Gesetzgebung. Es wird sogar rückwirkend anwendbar erklärt auf die vom Kanton subventionierten Bahnunternehmungen, deren Netz noch nicht vollendet und vom Staate endgültig anerkannt ist. Der Staatsrat ist in diesem Falle befugt, auf Grund der Liste der Gemeinden, die zur Erstellung der Bahn beizutragen haben, die Grundlagen und die Höhe ihrer Beteiligung neuerdings zu prüfen, die Zahl der beteiligten Gemeinden zu ergänzen und den Anteil ihres Beitrages endgültig zu bestimmen.

Für den Kanton Solothurn besteht kein allgemeines Subventionsgesetz; dagegen hat der Kantonsrat mit Beschluss vom 13. November 1898 betreffend die Beteiligung des Staates Solothurn an der Eisenbahnunternehmung Solothurn—Münster (Weissensteinbahn) dieser Unternehmung eine Aktienbeteiligung von 40,000 Fr. auf den Kilometer im Kanton Solothurn liegender Bahnstrecke zugesichert, unter der Bedingung, dass vom Gesamtanlagekapital nicht mehr als ein Drittel in Obligationen aufgebracht werden darf, dass die Aktien des Staates den andern im Range gleichgestellt werden und keine Beschränkung des Stimmrechts eintritt, sowie dass ohne Genehmigung des Kantonsrates die Bahngesellschaft weder eine Fusion noch eine Abtretung der Konzession vornehmen darf. Der Staat ist berechtigt, ein bis vier Mitglieder in den Verwaltungsrat zu wählen. Im genannten Beschluss ist aber weiter bestimmt, dass in analogem Verhältnis der Staat auch andere neue Bahnverbindungen auf dem Gebiete des Kantons Solothurn subventionieren wird, wenn sie wegen ihrer volkswirtschaftlichen Bedeutung den Interessen des Kantons oder eines grössern Teils desselben dienen, immerhin unter Vorbehalt des Volksentscheides für jeden einzelnen Fall. Die Staatsbeteiligung darf bei Normalbahnen 40,000 Fr. und bei Schmalspurbahnen 20,000 Fr. auf den Kilometer nicht übersteigen. Auf dieser Grundlage sind besondere

Subventionsbeschlüsse gefasst worden in der Volksabstimmung vom 13. Mai 1906 für Langenthal—Oensingen (Langenthal-Jura-Bahn), am 3. Februar 1907 für Solothurn—Schönbühl (direkte Solothurn-Bern-Bahn) und am 25. Oktober 1908 für eine schmalspurige Strassenbahn Niederbipp—Solothurn.

Der Kanton Baselstadt besitzt kein Subventionsgesetz; die Städtischen Strassenbahnen sind Eigentum der Einwohnergemeinde Basel, die im Kanton aufgegangen ist.

Nachdem sich der Kanton Basel-Land wiederholt beim Bau von Eisenbahnen durch Übernahme von Aktien zufolge besonderer Volksbeschlüsse beteiligt hatte, wurde vom Landrat am 27. Juli 1908 das Gesetz betreffend finanzielle Beteiligung von Kanton und Gemeinden beim Bau von Eisenbahnen erlassen und in der Volksabstimmung vom 15. November 1908 angenommen. Der Staat beteiligt sich beim Bau von Eisenbahnen, die im Kantone neu erstellt werden und für ihn oder einen grössern Teil desselben ein erhebliches volkswirtschaftliches Interesse haben, durch Übernahme von Aktien; in gleicher Weise unterstützt er den vollständigen Umbau von Nebenbahnen. Die Staatsbeteiligung beträgt für Schmalspurbahnen und Tramlinien 20%, für Normalspurbahnen 10% der Baukosten der auf das Kantonsgebiet entfallenden Strecken. Eine vom Landrat allfällig beschlossene höhere Beteiligung an einer Normalspurbahn ist einer besondern Volksabstimmung zu unterstellen. Voraussetzung der Staatssubvention ist, dass auch die an den Unternehmungen interessierten Gemeinden Aktien übernehmen; die Höhe ihrer Beteiligung wird vom Landrat festgesetzt, wobei in erster Linie massgebend sind die Einwohnerzahl und die Steuerkraft, sowie das volkswirtschaftliche Interesse der einzelnen Gemeinden am Zustandekommen der Bahn. Die Statuten der Gesellschaft sind vom Regierungsrat zu genehmigen; ohne dessen Einwilligung darf weder eine Fusion eingegangen noch die Konzession an eine andere Gesellschaft abgetreten werden. Das Stimmrecht des Staates und der Gemeinden ist unbeschränkt. Wenn zwei Arten von Aktien ausgegeebn werden, sind die des Staates mindestens zur Hälfte der bevorrechteten Klasse zuzuteilen; höchstens ein Drittel des Anlagekapitals darf

durch Anleihen aufgebracht werden. Kanton und Gemeinden haben das Recht auf Vertretung im Verwaltungsrat. Wenn der Kanton eine Bahn auf eigene Rechnung erstellen sollte, finden die Bestimmungen über Beteiligung der Gemeinden entsprechende Anwendung.

Mit Dekret vom 5. Oktober 1903 hat der Grosse Rat des Kantons Schaffhausen die Erstellung einer elektrischen Strassenbahn von Neuhausen nach Schleitheim bis an die schweizerisch-badische Grenze bei Oberwiesen im Anschluss an die Strassenbahn der Stadt Schaffhausen beschlossen und den erforderlichen Kredit von 1,100,000 Fr. bewilligt; dieser Betrag wird beschafft durch ein Anleihen von 400,000 Fr., durch eine Staatssubvention von 300,000 Fr., durch eine Subvention des Kaufmännischen Direktorialfonds von 100,000 Fr. und durch Subventionen der interessierten Gemeinden von 300,000 Fr. Der Betrieb der Bahn wird der Gemeinde Schaffhausen in Verbindung mit dem Betrieb ihrer Strassenbahn übertragen. Die Betriebsergebnisse sind in erster Linie zur Tilgung der Betriebsausgaben und sodann zur Deckung allfälliger früherer Ausfälle zu verwenden. Allfällige Überschüsse dienen zunächst zur Verzinsung des Anleihens von 400,000 Fr.; sodann ist 1 % des Anlagekapitals in einen Reservefonds zu legen und der Rest zur Verzinsung des Subventionskapitals bis auf 3 % zu verwenden. Dieses Dekret ist 1904 durch Volksabstimmung genehmigt worden.

Der Kanton Appenzell I.-Rh. besitzt kein Subventionsgesetz; ein vom Regierungsrat des Kantons Appenzell A.-Rh. ausgearbeiteter Entwurf eines Gesetzes betreffend die Beteiligung des Staates bei Eisenbahnbauten ist vom Kantonsrat und von der Landsgemeinde noch nicht behandelt.

Auch der Kanton St. Gallen hat kein Subventionsgesetz erlassen. Gestützt auf Art. 17 der Verfassung vom 16. November 1890, der lautet: „Der Staat gewährt Verkehrsverbesserungen diejenige Unterstützung, welche im Interesse des Kantons oder eines Teiles desselben jeweilen begründet erscheinen“, hat dagegen der Grosse Rat auf Antrag des Regierungsrates von Fall zu Fall in Berücksichtigung der konkreten Verhältnisse

Staatsbeiträge an Eisenbahnprojekte beschlossen. Wir erinnern neben der frühern Unterstützung der ersten Bahnprojekte durch Aktienübernahme an die Beteiligung bei der Toggenburg-Bahn, bei der Rickenbahn und bei der Bodensee-Toggenburg-Bahn.

In Abschnitt VII und X des I. Teiles ist über die grosse Ausdehnung berichtet worden, die das Eisenbahnnetz des Kantons Graubünden auf Grundlage des Gesetzes betreffend Beteiligung des Kantons am Ausbau des bündnerischen Schmalspurbahnnetzes vom 20. Juni 1897 mit Unterstützung des Bundes laut Beschluss vom 30. Juni 1898 erhalten hat. Diese Mitteilungen sind dahin zu ergänzen, dass auch an die Linien Bevers—Schuls—Tarasp und Ilanz—Disentis der Rhätischen Bahn eine Bundessubvention im Betrage von 5 Millionen durch Bundesbeschluss vom 18. Juni 1907 geleistet und die elektrisch betriebene Linie Bevers—Schuls—Tarasp am 1. Juli 1913 dem Betriebe übergeben worden ist. Das genannte Gesetz sieht ausser der Subventionierung der Linien der Rhätischen Bahn auch eine Beteiligung des Kantons an andern bündnerischen Bahnunternehmungen vor; für eine solche ist aber eine besondere Genehmigung durch den Grossen Rat erforderlich und diese kann nur erteilt werden, wenn die gesetzlichen Voraussetzungen vorliegen; solchen Unternehmungen kann die den Rhätischen Bahnen zugesicherte kommunale und kantonale Steuerfreiheit bewilligt werden. Zur Amortisation der Eisenbahnschuld und zur Deckung sich ergebender Zinsausfälle wird ein Eisenbahnfonds gebildet, dem zugewendet werden: ein allfälliger Überschuss der Dividende der Rhätischen Bahn für die Aktien des Kantons über den Zins des Eisenbahnanleihens hinaus; der Reingewinn der Kantonalbank vom Zeitpunkte an, in dem der Strassennetzkonto vollständig amortisiert sein wird, sowie 20% des Reingewinns und der Zins des Reservefonds der Kantonalbank, sobald dieser die statutarische Maximalhöhe von 2 Millionen erreicht hat; 50% eines an den Kanton fallenden Reingewinnanteils der Schweizerischen Nationalbank, sowie allfällig nötige Zuschüsse aus dem Budget. Von der Eisenbahnschuld ist von 1902 an jährlich mindestens 1% zu amortisieren. Auf den

Bau normalspuriger internationaler Alpenbahnen findet dieses Gesetz keine Anwendung; der Kanton hat dagegen für eine Splügenbahn mit Beschluss vom 22. Januar 1872 eine Subvention von 4 Millionen zugesichert.

Die Beteiligung des Kantons Aargau an Nebenbahnen ist durch besondere Beschlüsse des Grossen Rates innerhalb seiner verfassungsmässigen Kompetenz (Höchstbetrag 250,000 Franken) erfolgt, und zwar für folgende im Betrieb stehende Bahnen: Wynentalbahn, Suhrentalbahn und die Bremgarten-Dietikon-Bahn. Einem Vorschlage des Regierungsrates vom Jahre 1871, durch ein Dekret neuen Eisenbahnen die Übernahme eines Drittels der Baukosten durch den Kanton zuzusichern, wurde vom Grossen Rat keine Folge gegeben. Anlässlich der Bewilligung einer Subvention an die Wynentalbahn hat der Grosse Rat am 29. November 1893 folgenden Beschluss gefasst: „Der Kanton Aargau erklärt sich grundsätzlich bereit, beim Bau der auf seinem Gebiet neu zu erstellenden normal- oder schmalspurigen Talbahnen, für deren Erstellung ein volkswirtschaftliches Interesse spricht, sich durch Subventionen zu beteiligen.“ Um dieser grundsätzlichen Schlussnahme zur Durchführung zu verhelfen, beantragte der Regierungsrat dem Grossen Rate mit Botschaft vom 5. April 1898 den Erlass eines Gesetzes betreffend die Beteiligung des Staates beim Bau von Nebenbahnen auf aargauischem Gebiete, das vom Grossen Rate in zweiter Lesung am 19. Juli 1899 genehmigt wurde. Vorgesehen war die Beteiligung des Staates durch Aktienübernahme bei Normalbahnen auf eigenem Tracé bis zu 40% der Anlagekosten, jedoch höchstens 50,000 Fr. auf den Kilometer, bei Schmalspurbahnen auf eigenem Tracé bis zu 40% der Anlagekosten, höchstens 40,000 Fr. auf den Kilometer, bei Strassenbahnen bis zu 30% der Anlagekosten, höchstens 25,000 Fr. auf den Kilometer, in der Voraussetzung, dass die Konzessionsbewerber eine mindestens gleich hohe Beteiligung bereits zugesichert haben, dass höchstens ein Drittel der Anlagekosten durch Anleihen beschafft werden darf, dass der Staatsbeteiligung der gleiche Rang zugesichert wird und keine Beschränkung seines Stimmrechtes eintritt, dass er eine Vertretung im Ver-

waltungsrate erhält, und dass ohne Genehmigung des Grossen Rates weder eine Fusion mit einer andern Gesellschaft noch eine Konzessionsabtretung zulässig ist. Die Leistung des Staates bemisst sich nach der volkswirtschaftlichen Bedeutung der Linie, der Höhe der Baukosten, der Beteiligung und Leistungsfähigkeit der Landesgegend, sowie nach allfälligen Subventionen von Bahngesellschaften. Bedauerlicherweise ist dieser Gesetzesentwurf in der Volksabstimmung vom 3. Dezember 1899 verworfen worden; ablehnend haben sich namentlich die Landesgegenden verhalten, die bereits mit Eisenbahnen versehen waren.

Ein erstes Subventionsgesetz des Kantons Thurgau vom 22. Mai 1872 hatte die staatliche Unterstützung auf Schmalspurbahnen beschränkt und nach Kilometern der Bahnlänge abgestuft. Ein neuer Entwurf, der alle Bahnen berücksichtigen und den Beitrag auf 25% der Anlagekosten festsetzen wollte, unterlag 1900 in der Volksabstimmung mit 7480 gegen 5801 Stimmen. Dagegen wurde am 21. Januar 1906 das Gesetz betreffend die staatliche Unterstützung von Eisenbahn-Unternehmungen vom 22. November 1905 angenommen. Die staatliche Subvention beträgt für alle Bahnen mit wenigstens einem Meter Spurweite ohne Unterschied der Betriebsart 25% der Anlagekosten, jedoch höchstens 40,000 Fr. auf den Kilometer. Ausgenommen sind blosse Trambahnen und Drahtseilbahnen. Die Voraussetzungen der Staatsbeteiligung, die in der Regel durch Aktienübernahme stattfindet, sind die in den andern Kantonen üblichen; unbeschränktes Stimmrecht des Staates, Vertretung im Verwaltungsrat, Beschaffung von höchstens 50% des Anlagekapitals durch Anleihen, Verbot von Fusions- und Betriebsverträgen und der Abtretung der Unternehmung ohne Zustimmung des Grossen Rates.

Nachdem die Referendumsfrist unbenutzt abgelaufen war, ist das vom Grossen Rate des Kantons Tessin erlassene Gesetz vom 24. Januar 1902 betreffend die kantonale Subventionierung des Baues von Eisenbahnen in Kraft getreten. Der Staat beteiligt sich durch Übernahme von Aktien zweiten Ranges in der Höhe von 20% der Anlagekosten an der Erstellung von Regionalbahnen und Trambahnen, mit Ausnahme

von Eisenbahnen ausschliesslich privaten Charakters und städtischen Trambahnen. Die Höhe der Staatsbeteiligung wird vom Grossen Rate festgesetzt; die Anleihen dürfen höchstens 4/10 der Anlagekosten betragen. Die Aktien des Staates haben erst Anspruch auf Dividende, wenn die andern Aktien 5% erhalten haben. Die übrigen Bedingungen der Beteiligung sind die in den andern Kantonen üblichen. Der Staat wird sich auch mit Subventionen à fonds perdu und mit Aktienübernahme am Bau von Normalbahnen beteiligen, die im allgemeinen Interesse liegen, aber von Privaten erstellt werden. Als solche werden erwähnt Locarno—Valmara (Subvention 1 Million in Aktien II. Ranges); Studien für eine Greinabahn (erster Beitrag von 20,000 Fr.) und grundsätzliche Zusicherung einer angemessenen Subvention im Einvernehmen mit den andern interessierten Kantonen; Beteiligung an den Kosten für Vorstudien anderer Normalbahnen mit 500 Fr. auf den Kilometer.

Der Kanton W a a d t hatte schon am 23. November 1898 ein Subventionsgesetz erlassen. Dieses ist ersetzt worden durch das vom Grossen Rate am 27. November 1900 beschlossene Gesetz betreffend die finanzielle Beteiligung des Staates in Eisenbahnsachen. Der Staat kann sich finanziell am Bau von Eisenbahnen im Kanton beteiligen; ausgenommen sind städtische Trambahnen, Luxusbahnen und alle Bahnunternehmungen, die vorzugsweise privaten oder Spekulationsinteressen dienen. Ausser der eidgenössischen Konzession und einem kantonalen Dekret über eventuelle Benützung des öffentlichen Bodens und der Kantonsstrassen wird ausdrücklich vorbehalten die Zustimmung der zuständigen Gemeindebehörden für die eventuelle Benützung des Gemeindeeigentums und der Gemeindewege. In jedem besondern Fall wird ein Dekret des Grossen Rates die Höhe der Subvention bestimmen; diese darf nicht übersteigen für Normalspurbahnen 30,000 Fr. auf den Kilometer, für Schmalspurbahnen 20,000 Fr. auf den Kilometer und für Strassenbahnen (ausserhalb von Städten und Dörfern) 10,000 Fr. auf den Kilometer. Diese Beschränkung kann überschritten werden, wenn der Bau Tunnel oder ausserordentlich kostspielige Anlagen erfordert, jedoch höchstens bis auf einen Drittel der Anlage-

kosten. Der Staat erhält für seine Beteiligung Aktien II. Ranges, die erst dividendenberechtigt werden, wenn die andern Aktien 5 % erhalten haben. Wenn der Bau einer Strassenbahn Änderungen an den bestehenden Strassen bedingt, sind für die Kostenverteilung einlässliche Vorschriften erlassen; ebenso über die Zulässigkeit der Benützung von Strassen. Die übrigen Voraussetzungen der Staatsbeteiligung stimmen mit denen der andern Kantone überein.

Der Kanton Wallis besitzt kein Subventionsgesetz.

Laut Gesetz vom 29. Januar 1874 beteiligt sich der Kanton Neuenburg am Bau von Regionalbahnen, die im Interesse eines erheblichen Teiles des Kantons oder eines Distriktes liegen. Die Beteiligung besteht in einer Subvention, über deren Bedingungen der Grosse Rat in jedem einzelnen Fall entscheidet; deren Betrag wird auf die Hälfte des Kostenvoranschlages bestimmt. Der Wert allfällig benützten öffentlichen Bodens, insbesondere der Staatsstrassen, wird auf die Beteiligung angerechnet. Die übrigen Voraussetzungen sind die in den andern Kantonen üblichen. Wenn die betreffenden Leistungen des Kantons 500,000 Fr. übersteigen, ist die Zustimmung einer Volksabstimmung einzuholen. — Durch Dekret vom 23. Februar 1897 betreffend die finanzielle Beteiligung des Staates bei Eisenbahnen, genehmigt in der Volksabstimmung, hat der Kanton die Beteiligung an der direkten Bern-Neuenburg-Bahn, an den Bahnhoferweiterungen in Locle und Chaux-de-Fonds durch die Neuenburger-Jurabahn und an Verbesserungen der Anlagen der Traverstalbahn beschlossen.

Für den Kanton Genf besteht kein Subventionsgesetz. Wie der Staat veranlasst wurde, der Paris-Lyon-Mittelmeer-Bahn Beiträge an die Erweiterung des Bahnhofes Genf zu gewähren und die Linie Genf-Annemasse auf eigene Kosten zu bauen, ist in Abschnitt X des I. Teiles berichtet.

Aus dieser Übersicht über die Beteiligung der Kantone an der Geldbeschaffung für den Bau von Eisenbahnen ergibt sich, dass den Kantonen in volkswirtschaftlicher Hinsicht ein ganz schöner Wirkungskreis in Eisenbahnsachen vorbehalten ist, und dass die meisten derselben in erfolgreicher Weise am Ausbau des schweizerischen Bahnnetzes mitarbeiten.

Schlusswort.

Die kurz gefasste Darstellung des Standes der schweizerischen Eisenbahnen, die zur allgemeinen Orientierung und nicht für Fachmänner und Spezialisten geschrieben ist, denen die Fachliteratur zur Verfügung steht, schliesst mit dem Ende des Jahres 1911 ab. Dieser Zeitpunkt entspricht nicht dem Ablaufe einer besondern Periode, er ist willkürlich gewählt dem Umstande entsprechend, dass im Momente der Abfassung die statistischen Angaben erst bis Ende 1911 veröffentlicht waren. Es gibt im Eisenbahnwesen überhaupt keinen Abschluss; mit der Entwicklung des Verkehrs befindet es sich im fortwährenden Fluss; ein Stillstand wäre nicht nur schädlich für die gesamte Volkswirtschaft, er ist geradezu unmöglich. Wechseln können im Zusammenhange mit der allgemeinen Geschäftslage die Jahreserträgnisse, auf gute Jahre können ungünstige folgen, aber der Durchschnitt wird immer ein Ansteigen ergeben.

Der Betrieb wird auch künftig Jahr um Jahr neue Anforderungen stellen. Dessen Sicherheit und die Ansprüche des Publikums auf bessere Zugsverbindungen und bequemere Fahrgelegenheit werden nie ruhen. Auch für Behauptung der Konkurrenzstellung im internationalen Verkehr ist eine stetige Verbesserung der Betriebseinrichtungen notwendig. Das Verlangen auf Verbilligung der Tarife wird sich beim Nachweise nicht beruhigen, mit Rücksicht auf das andauernde Steigen der Betriebkosten sei der Verzicht auf eine Taxerhöhung an sich schon eine Tarifermässigung. Die Gütertarife der Schweiz sind eben verhältnismässig hoch, wenn auch nicht zu vergessen ist, welche wesentliche Ermässigungen durch die vielen Ausnahmetarife geboten werden. Wenn somit für die sachlichen und für die Personalausgaben eine fortwährende Vermehrung zu erwarten ist, darf doch auf eine erhebliche Tariferhöhung kaum gerechnet werden; die durchschnittliche Verkehrsvermehrung wird den Ausfall decken müssen.

Auch das Eisenbahnrecht verlangt mehr als eine Neuordnung; das einheimische Frachtrecht muss mit dem internationalen, das in ununterbrochener Weiterentwicklung zur Erleichterung des Verkehrs begriffen ist, Schritt halten; die Revision des Transportgesetzes und des Transportreglementes ist eingeleitet. Die Bestimmungen des Expropriationsgesetzes sind unter Berücksichtigung der Erfahrungen von sechzig Jahren umzuarbeiten.

Der Ausbau der Hauptbahnen wird niemals abgeschlossen sein; auch wenn die seit längerer Zeit zurückgestellten Verbesserungen der Bahnanlagen, Doppelgeleise, Bahnhof- und Stationserweiterungen, Beseitigung von Niveauübergängen u.s.w. durchgeführt sind, werden neue Bedürfnisse stets neuen Arbeiten rufen. Die Verbesserung des Rollmaterials, die Anschaffung schwererer Lokomotiven zur Bewältigung grösserer Lasten und rascherer Zugsbeförderung bedingt neuen kräftigeren Oberbau und eine Verstärkung oder Neuerstellung der Brücken. Die Durchführung des elektrischen Betriebes zum mindesten auf allen Hauptlinien wird grosse Summen erfordern.

Neben dem Ausbau der Hauptbahnen wird auch die Erstellung von Nebenbahnen nicht stille stehen, da noch manches Tal der Vorteile direkter Eisenbahnverbindung entbehrt und die Billigkeit des elektrischen Schmalspurbetriebes mancher Gegend mit geringem Verkehr die Anschlussmöglichkeit gewährt. Auch die Zahl der Bergbahnen wird zunehmen, trotz der Bedenken vieler Freunde des Bergsportes, die übersehen, dass gar manchen die Schönheiten der Berggipfel ohne Nachhülfe der Eisenbahn nicht erreichbar sind.

Die Zukunft wird daher ohne weiteres die Beschaffung beträchtlicher neuer Gelder zu Eisenbahnzwecken veranlassen; diese Steigerung der Anlagekosten kann aber nur den erschrecken, der die stetige durchschnittliche Verkehrszunahme unterschätzt; die Ausgaben werden ja nur im Verhältnis zu dieser fortschreiten, wenn die Bahnverwaltungen sich wie bisher von dem Grundsatze ruhiger Überlegung und vorsichtiger Geschäftsführung leiten lassen.

Die Lösung der wichtigen Aufgabe der Ostalpenbahn wird

die Schweiz so gut ertragen können, wie die aus der Erstellung der Lötschbergbahn und der Ausführung der andern Zufahrtslinien zum Simplon erwachsenden grossen finanziellen Opfer. Der altschweizerische Grundsatz, dass für jeden Teil der Eidgenossenschaft gleichmässig gesorgt werden muss, wenn das Ganze bestehen soll, wird auch in wichtigen Verkehrsfragen immer wieder über regionale Interessen und über kurzsichtige Ängstlichkeit siegen und zu tatkräftigen Entschlüssen führen. So dürfen wir vertrauensvoll erwarten, dass auch ein künftiger Überblick über das schweizerische Eisenbahnwesen erfreuliche Ergebnisse verzeichnen kann.

Anlage.

Gehaltsordnung

für

die Beamten und ständigen Angestellten der schweizerischen Bundesbahnen.

(Vom 27. Juni 1911.)

In Ausführung des Art. 2 des Bundesgesetzes vom 23. Juni 1910, betreffend die Besoldungen der Beamten und Angestellten der schweizerischen Bundesbahnen, wird das Minimum und das Maximum der Besoldung für jede einzelne Beamtung und Anstellung festgesetzt, wie folgt:

A. Allgemeine Verwaltung.

I. Besoldungsklasse (10,000—15,000 Fr.).

1. Gehaltsstufe (12,000—15,000 Fr.):
   Die Mitglieder der Generaldirektion.
2. Gehaltsstufe (10,000—12,000 Fr.):
   Die Mitglieder der Kreisdirektionen.

II. Besoldungsklasse (5,200—11,000 Fr.).

1. Gehaltsstufe (8,000—11,000 Fr.):
   Keine.
2. Gehaltsstufe (7000—10,000 Fr.):
   a) bei der Generaldirektion:
   Der Generalsekretär, der Abteilungschef der Ausgabenkontrolle, der Abteilungschef der Hauptbuchhaltung, der Abteilungschef der Hauptkasse und Wertschriftenverwaltung, der Abteilungschef für den Personenverkehr, der Abteilungschef für den Güterverkehr, der Abteilungschef der Einnahmenkontrolle, der Abteilungschef für das Rechtswesen.
   b) bei den Kreisdirektionen:
   Keine.
3. Gehaltsstufe (6000—9000 Fr.):
   a) bei der Generaldirektion:
   Der Abteilungschef für Publizität und Statistik, der Abteilungschef für Frachtreklamationen, der Abteilungschef der Verwaltung der Pensions-, Hülfs- und Krankenkassen, der I. Stellvertreter des

Generalsekretärs, der I. Stellvertreter des Abteilungschefs für den Güterverkehr, der I. Stellvertreter des Abteilungschefs der Einnahmenkontrolle, die Stellvertreter des Abteilungschefs für das Rechtswesen.

b) bei den Kreisdirektionen:

Die Vorstände der Rechtsbureaux.

4. Gehaltsstufe (5200—8000 Fr.):

a) bei der Generaldirektion:

Der II. Stellvertreter des Generalsekretärs, der Stellvertreter des Abteilungschefs der Ausgabenkontrolle, der Stellvertreter des Abteilungschefs der Hauptbuchhaltung, der Stellvertreter des Abteilungschefs der Hauptkasse und Wertschriftenverwaltung.

b) bei den Kreisdirektionen:

Die Direktionssekretäre, die Vorstände der Rechnungsbureaux, die Kassiere.

III. Besoldungsklasse (4000—7200 Fr.).

1. Gehaltsstufe (5000—7200 Fr.):

a) bei der Generaldireklion:

Der Stellvertreter des Abteilungschefs für Publizität, die Vorstände von Agenturen im Ausland, die II. Stellvertreter des Abteilungschefs für den Personenverkehr, die II. Stellvertreter des Abteilungschefs für den Güterverkehr, die II. Stellvertreter des Abteilungschefs der Einnahmenkontrolle, die Stellvertreter des Abteilungschefs für Frachtreklamationen, der Stellvertreter des Abteilungschefs der Verwaltung der Pensions-, Hülfs- und Krankenkassen.

b) bei der Kreisdirektion:

Die Vorstände der Materialverwaltungen.

2. Gehaltsstufe (4600—6600 Fr.):

a) bei der Generaldirektion:

Der Übersetzer, zugleich Übersetzer des Verwaltungsrates, der Stellvertreter des Abteilungschefs für Statistik, die Tarifbeamten, der Drucksachenverwalter.

b) bei den Kreisdirektionen:

Die Stellvertreter der Vorstände der Rechtsbureaux:

3. Gehaltsstufe 4000—6000 Fr.):

a) bei der Generaldirektion:

Die Departementssekretäre, der Kanzleivorstand, der Registrator, die Übersetzer.

b) bei den Kreisdirektionen:

Die Stellvertreter der Direktionssekretäre, die Stellvertreter der Vorstände der Rechnungsbureaux, die Buchhalter der Rechnungsbureaux, die Tarifbeamten, die Grundbuchsekretäre.

IV. Besoldungsklasse (2500—5500 Fr.).

1. Gehaltsstufe (3500—5500 Fr.):
   a) bei der Generaldirektion:
   Die Stationsrevisoren, der Stellvertreter des Drucksachenverwalters.
   b) bei den Kreisdirektionen:
   Die Departementssekretäre, die Kanzleivorstände, die Registratoren, die Übersetzer, die Stellvertreter der Vorstände der Materialverwaltungen.
2. Gehaltsstufe (3300—5300 Fr.):
   a) bei der Generaldirektion:
   Die Bureauchefs.
   b) bei den Kreisdirektionen:
   Keine.
3. Gehaltsstufe (3300—5100 Fr.):
   a) bei der Generaldirektion:
   Keine.
   b) bei den Kreisdirektionen:
   Die Bureauchefs, die Rechnungsführer der Materialverwaltungen.
4. Gehaltsstufe (3000—4800 Fr.):
   a) bei der Generaldirektion:
   Die Bureaugehülfen I. Klasse.
   b) bei den Kreisdirektionen:
   Keine.
5. Gehaltsstufe (2700—4500 Fr.):
   a) bei der Generaldirektion:
   Keine.
   b) bei den Kreisdirektionen:
   Die Bureaugehülfen I. Klasse.
6. Gehaltsstufe (2500—4200 Fr.):
   Keine.

V. Besoldungsklasse (2100—3800 Fr.).

1. Gehaltsstufe 2300—3800 Fr.):
   a) bei der Generaldirektion:
   Der Faktor der Billettdruckerei.
   b) bei den Kreisdirektionen:
   Keine.
2. Gehaltsstufe (2200—3600 Fr.):
   a) bei der Generaldirektion:
   Die Bureaugehülfen II. Klasse, der Stellvertreter des Faktors der Billettdruckerei, die Telegraphisten I. Klasse.
   b) bei den Kreisdirektionen:
   Die Bureaugehülfen II. Klasse, die Telegraphisten I. Klasse.

3. Gehaltsstufe (2100—3400 Fr.):
   a) bei der Generaldirektion:
   Keine.
   b) bei den Kreisdirektionen:
   Keine.

VI. Besoldungsklasse (1600—3100 Fr.).

1. Gehaltsstufe (2000—3100 Fr.):
   a) bei der Generaldirektion:
   Die Billettdrucker.
   b) bei den Kreisdirektionen:
   Keine.
2. Gehaltsstufe (1800—2900 Fr.):
   a) bei der Generaldirektion:
   Die Bureaugehülfen III. Klasse, die Hausmeister der Verwaltungsgebäude, die Telegraphisten II. Klasse, die Magaziner.
   b) bei den Kreisdirektionen:
   Die Bureaugehülfen III. Klasse, die Hausmeister der Verwaltungsgebäude, die Telegraphisten II. Klasse, die Magaziner der Materialverwaltungen.
3. Gehaltsstufe (1600—2700 Fr.):
   a) bei der Generaldirektion:
   Die Bureaudiener I. Klasse.
   b) bei den Kreisdirektionen:
   Die Bureaudiener I. Klasse.

VII. Besoldungsklasse (1400—2500 Fr.).

1. Gehaltsstufe 1600—2500 Fr.):
   a) bei der Generaldirektion:
   Die Bureaugehülfen IV. Klasse, die Telegraphisten III. Klasse, die Buchbinder, die Autographiedrucker, die Magazingehülfen.
   b) bei den Kreisdirektionen:
   Die Bureaugehülfen IV. Klasse, die Telegraphisten III. Klasse, die Buchbinder, die Autographiedrucker, die Magazingehülfen.
2. Gehaltsstufe (1500—2400 Fr.):
   a) bei der Generaldirektion:
   Die Bureaudiener II. Klasse, die Fourgonführer.
   b) bei den Kreisdirektionen:
   Die Bureaudiener II. Klasse, die Fourgonführer.
3. Gehaltsstufe (1500—2300 Fr.):
   a) bei der Generaldirektion:
   Die Ausläufer, die Magazinarbeiter.
   b) bei den Kreisdirektionen:
   Die Ausläufer, die Magazinarbeiter.

4. G e h a l t s s t u f e (1400—2200 Fr.):
   a) bei der Generaldirektion:
   Keine.
   b) bei den Kreisdirektionen:
   Keine.
5. G e h a l t s s t u f e (1400—2000 Fr.):
   Keine.
6. G e h a l t s s t u f e (1400—1700 Fr.):
   Keine.

B. Bau, Unterhalt und Aufsicht der Bahn.

II. Besoldungsklasse (5200—11,000 Fr.).

1. G e h a l t s s t u f e (8000—11,000 Fr.):
   a) bei der Generaldirektion:
   Der Oberingenieur.
   b) bei den Kreisdirektionen:
   Keine.
2. G e h a l t s s t u f e (7000—10,000 Fr.):
   a) bei der Generaldirektion:
   Die Stellvertreter des Oberingenieurs.
   b) bei den Kreisdirektionen:
   Die Oberingenieure.
3. G e h a l t s s t u f e (6000—9000 Fr.):
   a) bei der Generaldirektion:
   Der Abteilungschef der Oberbaumaterialverwaltung, die Ingenieure I. Klasse und Architekten I. Klasse als technische Bureauvorstände.
   b) bei den Kreisdirektionen:
   Die Stellvertreter der Oberingenieure.
4. G e h a l t s s t u f e (5200—8000 Fr.):
   a) bei der Generaldirektion:
   Die Ingenieure I. Klasse, die Architekten I. Klasse, die technischen Beamten I. Klasse.
   b) bei den Kreisdirektionen:
   Die Ingenieure I. Klasse und Architekten I. Klasse als technische Bureauvorstände, die Bahningenieure I. Klasse.

III. Besoldungsklasse (4000—7200 Fr.).

1. G e h a l t s s t u f e (5000—7200 Fr.):
   a) bei der Generaldirektion:
   Der Stellvertreter des Abteilungschefs der Oberbaumaterialverwaltung.

b) bei den Kreisdirektionen:
Die Ingenieure I. Klasse, die Architekten I. Klasse, die technischen Beamten I. Klasse, die Bahningenieure II. Klasse, der Forstinspektor (bei Kreis V).

2. Gehaltsstufe (4600—6600 Fr.):
a) bei der Generaldirektion:
Die Geometer I. Klasse.
b) bei den Kreisdirektionen:
Keine.

3. Gehaltsstufe (4000—6000 Fr.):
a) bei der Generaldirektion:
Keine.
b) bei den Kreisdirektoren:
Die Geometer I. Klasse.

IV. Besoldungsklasse (2500—5500 Fr.).

1. Gehaltsstufe 3500—5500 Fr.):
a) bei der Generaldirektion:
Die Ingenieure II. Klasse, die Architekten II. Klasse, die technischen Beamten II. Klasse, die Bureauchefs des Oberingenieurs und der Oberbaumaterialverwaltung.
b) bei den Kreisdirektionen:
Die Ingenieure II. Klasse, die Architekten II. Klasse, die technischen Beamten II. Klasse, die Stellvertreter der Bahningenieure.

2. Gehaltsstufe (3300—5300 Fr.):
a) bei der Generaldirektion:
Die Techniker I. Klasse.
b) bei den Kreisdirektionen:
Die Bureauchefs der Oberingenieure.

3. Gehaltsstufe (3300—5100 Fr.):
a) bei der Generaldirektion:
Die Geometer II. Klasse.
b) bei den Kreisdirektionen:
Die Geometer II. Klasse, die Techniker I. Klasse.

4. Gehaltsstufe (3000—4800 Fr.):
a) bei der Generaldirektion:
Die Bureaugehülfen I. Klasse.
b) bei den Kreisdirektionen:
Die Rechnungsführer I. Klasse der Bahningenieure.

5. Gehaltsstufe (2700—4500 Fr.):
a) bei der Generaldirektion:
Keine.
b) bei den Kreisdirektionen:
Die Bureaugehülfen I. Klasse.

6. Gehaltsstufe (2500—4200 Fr.):
   a) bei der Generaldirektion:
   Die Techniker II. Klasse.
   b) bei den Kreisdirektionen:
   DieTechniker II. Klasse, die Rechnungsführer II. Klasse der Bahningenieure, die Bahnmeister I. Klasse.

V. Besoldungsklasse (2300—3800 Fr.):

1. Gehaltsstufe (2100—3800 Fr.):
   a) bei der Generaldirektion:
   Keine.
   b) bei den Kreisdirektionen:
   Die Bahnmeister II. Klasse.
2. Gehaltsstufe (2200—3600 Fr.):
   a) bei der Generaldirektion:
   Die Bureaugehülfen II. Klasse.
   b) bei den Kreisdirektionen:
   Die Bureaugehülfen II. Klasse, die Brückenaufseher, die Stellwerkaufseher.
3. Gehaltsstufe (2100—3400 Fr.):
   Keine.

VI. Besoldungsklasse (1600—3100 Fr.).

1. Gehaltsstufe (2000—3100 Fr.):
   a) bei der Generaldirektion:
   Die technischen Gehülfen I. Klasse.
   b) bei den Kreisdirektionen:
   Die technischen Gehülfen I. Klasse, die Bahnmeistergehülfen I. Klasse.
2. Gehaltsstufe (1800—2900 Fr.):
   a) bei der Generaldirektion:
   Die Bureaugehülfen III. Klasse.
   b) bei den Kreisdirektionen:
   Die Bureaugehülfen III. Klasse, die Brückenmonteure, die Stellwerkmonteure.
3. Gehaltsstufe (1600—2700 Fr.):
   a) bei der Generaldirektion:
   Die technischen Gehülfen II. Klasse.
   b) bei den Kreisdirektionen:
   Die technischen Gehülfen II. Klasse, die Bahnmeistergehülfen II. Klasse,. die Vorarbeiter I. Klasse.

VII. Besoldungsklasse (1400—2500 Fr.):

1. Gehaltsstufe (1600—2500 Fr.):

a) bei der Generaldirektion:
Die Bureaugehülfen IV. Klasse.
b) bei den Kreisdirektionen:
Die Bureaugehülfen VI. Klasse, die Blockwärter I. Klasse, die Tunnelwärter I. Klasse, die Barrierenwärter I. Klasse.

2. Gehaltsstufe (1500—2400 Fr.):
a) bei der Generaldirektion:
Keine.
b) bei den Kreisdirektionen:
Die Vorarbeiter II. Klasse, die Stellwerkschlosser.

3. Gehaltsstufe (1500—2300 Fr.):
a) bei der Generaldirektion:
Keine.
b) bei den Kreisdirektionen:
Die Ausläufer, die Bahnwärter I. Klasse, die Blockwärter II. Klasse, die Tunnelwärter II. Klasse, die Barrierenwärter II. Klasse.

4. Gehaltsstufe (1400—2200 Fr.):
a) bei der Generaldirektion:
Keine.
b) bei den Kreisdirektionen:
Die Bahnarbeiter I. Klasse.

5. Gehaltsstufe (1400—2000 Fr.):
a) bei der Generaldirektion:
Keine.
b) bei den Kreisdirektionen:
Die Bahnwärter II. Klasse, die Barrierenwärter III. Klasse, die Bahnarbeiter II. Klasse.

6. Gehaltsstufe (1400—1700 Fr.):
Keine.

C. Expeditions-, Zug- und Telegraphendienst.

II. Besoldungsklasse (5200—11,000 Fr.).

1. Gehaltsstufe (8000—11,000 Fr.):
a) bei der Generaldirektion:
Der Oberbetriebschef.
b) bei den Kreisdirektionen:
Keine.

2. Gehaltsstufe (7000—10,000 Fr.):
a) bei der Generaldirektion:
Die Stellvertreter des Oberbetriebschefs, der Obertelegrapheninspektor.
b) bei den Kreisdirektionen:
Die Betriebschefs.

3. Gehaltsstufe (6000—9000 Fr.):
   a) bei der Generaldirektion:
   Der Stellvertreter des Obertelegrapheninspektors.
   b) bei den Kreisdirektionen:
   Die Stellvertreter der Betriebschefs.
4. Gehaltsstufe (5200—8000 Fr.):
   a) bei der Generaldirektion:
   Die Betriebsinspektoren I. Klasse, die Ingenieure I. Klasse beim Telegraphenwesen, die technischen Beamten I. Klasse beim Telegraphenwesen.
   b) bei den Kreisdirektionen:
   Die Telegrapheninspektoren.

III. Besoldungsklasse (4000—7200 Fr.).

1. Gehaltsstufe (5000—7200 Fr.):
   a) bei der Generaldirektion:
   Keine.
   b) bei den Kreisdirektionen:
   Die Betriebsinspektoren, die Bahnhofinspektoren.
2. Gehaltsstufe (4600—6600 Fr.):
   a) bei der Generaldirektion:
   Der Vorstand der Zentralwagenkontrolle, der Oberrepartiteur.
   b) bei den Kreisdirektionen:
   Die Bahnhofsvorstände I. Klasse, die Lagerhausverwalter I. Klasse, der Vorstand der Dampfbootverwaltung.
3. Gehaltsstufe (4000—6000 Fr.):
   a) bei der Generaldirektion:
   Die Betriebsinspektoren II. Klasse.
   b) bei den Kreisdirektionen:
   Die Stellvertreter der Bahnhofinspektoren, die Güterverwalter, die Stellvertreter der Telegrapheninspektoren.

IV. Besoldungsklasse (2500—5500 Fr.).

1. Gehaltsstufe (3500—5500 Fr.):
   a) bei der Generaldirektion:
   Der Bureauchef beim Oberbetriebschef, der Stellvertreter des Vorstandes der Zentralwagenkontrolle, der Stellvertreter des Oberrepartiteurs, der Bureauchef beim Obertelegrapheninspektor, die Ingenieure II. Klasse beim Telegraphenwesen, die technischen Beamten II. Klasse beim Telegraphenwesen.
   b) bei den Kreisdirektionen:
   Die Bahnhofvorstände II. Klasse, die Chefs I. Klasse der Güterexpeditionen, die Lagerhausverwalter II. Klasse.

2. Gehaltsstufe (3300—5300 Fr.):
   a) bei der Generaldirektion:
   Die Bureauchefs der Zentralwagenkontrolle, die Techniker I. Klasse beim Telegraphenwesen.
   b) bei den Kreisdirektionen:
   Die Bureauchefs bei den Betriebschefs, die Vorstände der Rangierbahnhöfe, die Stellvertreter der Bahnhofvorstände I. Klasse.
3. Gehaltsstufe (3300—5100 Fr.):
   a) bei der Generaldirektion:
   Die Repartiteure I. Klasse.
   b) bei den Kreisdirektionen:
   Die Rechnungsführer bei den Betriebschefs, die Bahnhofvorstände III. Klasse, die Obergüterschaffner I. Klasse, die Techniker I. Klasse beim Telegraphenwesen.
4. Gehaltsstufe (3000—4800 Fr.):
   a) bei der Generaldirektion:
   Die Bureaugehülfen I. Klasse.
   b) bei den Kreisdirektionen:
   Die Souchefs I. Klasse, die Stellvertreter der Bahnhofvorstände II. Klasse, die Stellvertreter der Güterverwalter, die Chefs II. Klasse der Güterexpeditionen, der Stellvertreter des Vorstandes der Dampfbootverwaltung.
5. Gehaltsstufe (2700—4500 Fr.):
   a) bei der Generaldirektion:
   Keine.
   b) bei den Kreisdirektionen:
   Die Bureaugehülfen I. Klasse, die Stationsvorstände I. Klasse, die Chefs der Einnehmereien, die Stellvertreter der Chefs I. Klasse der Güterexpeditionen.
6. Gehaltsstufe (2500—4200 Fr.):
   a) bei der Generaldirektion:
   Die Repartiteure II. Klasse, die Techniker II. Klasse beim Telegraphenwesen.
   b) bei den Kreisdirektionen:
   Die Souchefs II. Klasse, die Stellvertreter der Bahnhofvorstände III. Klasse, die Chefs der Stationsbureaux, die Chefs der Gepäckexpeditionen, die Chefs der Telegraphenbureaux, die Chefs III. Klasse der Güterexpeditionen, die Bureauchefs I. Klasse der Güterexpeditionen, die Rechnungsführer I. Klasse der Güterexpeditionen, die Einnehmer I. Klasse, die Obergüterschaffner II. Klasse, die Zolldeklaranten I. Klasse, die Stellvertreter der Lagerhausverwalter, die Buchhalter der Lagerhäuser, die Techniker II. Klasse beim Telegraphenwesen.

V. Besoldungsklasse (2100—3800 Fr.).

1. Gehaltsstufe (2300—3800 Fr.):
   a) bei der Generaldirektion:
   Keine.
   b) bei den Kreisdirektionen:
   Die Oberzugführer.
2. Gehaltsstufe (2200—3600 Fr.):
   a) bei der Generaldirektion:
   Die Bureaugehülfen II. Klasse.
   b) bei den Kreisdirektionen:
   Die Bureaugehülfen II. Klasse, die Stationsvorstände II. Klasse, die Stationsgehülfen I. Klasse, die Gepäckexpedienten I. Klasse, die Telegraphisten I. Klasse, die Bureauchefs II. Klasse der Güterexpeditionen, die Rechnungsführer II. Klasse der Güterexpeditionen, die Zolldeklaranten II. Klasse, die Stellvertreter des Obergüterschaffner, die Güterexpeditionsgehülfen I. Klasse, die Dampfbootkapitäne.
3. Gehaltsstufe (2100—3400 Fr.):
   a) bei der Generaldirektion:
   Keine.
   b) bei den Kreisdirektionen:
   Die Chefs der Wagenkontrollbureaux, die Chefs der Schriftenkontrollbureaux, die Einnehmer II. Klasse.

VI. Besoldungsklasse (1600—3100 Fr.).

1. Gehaltsstufe (2000—3100 Fr.):
   a) bei der Generaldirektion:
   Die technischen Gehülfen I. Klasse beim Telegraphenwesen.
   b) bei den Kreisdirektionen:
   Die Stationsvorstände III. Klasse, die Rangiermeister I. Klasse, die Portiers I. Klasse, die Zugführer, die technischen Gehülfen I. Klasse beim Telegraphenwesen, die Aufseher elektr. Anlagen.
2. Gehaltsstufe (1800—2900 Fr.):
   a) bei der Generaldirektion:
   Die Bureaugehülfen III. Klasse.
   b) bei den Kreisdirektionen:
   Die Bureaugehülfen III. Klasse, die Stationsgehülfen II. Klasse, die Gepäckexpedienten II. Klasse, die Telegraphisten II. Klasse die Wagenkontrolleure I. Klasse, die Schriftenkontrolleure I. Klasse, die Güterexpeditionsgehülfen II. Klasse, die Güterschaffner I. Klasse, die Lagerhausgehülfen II. Klasse, die Magaziner der Lagerhäuser, die Gruppenführer beim Telegraphenwesen, die Magaziner beim Telegraphenwesen, die Monteure beim Telegraphenwesen.

3. Gehaltsstufe (1600—2700 Fr.):
   a) bei der Generaldirektion:
   Die technischen Gehülfen II. Klasse beim Telegraphenwesen.
   b) bei den Kreisdirektionen:
   Die Einnehmer III. Klasse, die Rangiermeister II. Klasse, die Portiers II. Klasse, die technischen Gehülfen II. Klasse beim Telegraphenwesen.

VII. Besoldungsklasse (1400—2500 Fr.).

1. Gehaltsstufe (1600—2500 Fr.):
   a) bei der Generaldirektion:
   Die Bureaugehülfen IV. Klasse.
   b) bei den Kreisdirektionen:
   Die Bureaugehülfen IV. Klasse, die Stationsgehülfen III. Klasse, die Gepäckexpedienten III. Klasse, die Telegraphisten III. Klasse, die Vorarbeiter beim Gepäckdienst, die Vorarbeiter beim Rangierdienst, die Güterexpeditionsgehülfen III. Klasse, die Güterschaffner II. Klasse, die Vorarbeiter I. Klasse beim Güterdienst, die Frachteinzüger, die Lagerhausgehülfen III. Klasse, die Weichenwärter I. Klasse, die Barrierenwärter I. Klasse, die Signalwärter I. Klasse, die Blockwärter I. Klasse, die Drehscheibenwärter I. Klasse, die Schiebebühnenwärter I. Klasse, die Kondukteure, die Beleuchtungswärter I. Klasse, die Dampfbootsteuerleute, die Magazingehülfen beim Telegraphenwesen die Linienarbeiter beim Telegraphenwesen.
2. Gehaltsstufe (1500—2400 Fr.):
   a) bei der Generaldirektion:
   Keine.
   b) bei den Kreisdirektionen:
   Die Wärtervorstände, die Haltestellenvorstände, die Wagenkontrolleure II. Klasse, die Schriftenkontrolleure II. Klasse, die Portiers III. Klasse, die Lampisten I. Klasse, die Rangierarbeiter I. Klasse, die Vorarbeiter II. Klasse beim Güterdienst, die Vorarbeiter der Lagerhäuser, die Trajektkahnführer, die Schleppschiffführer, die Dampfbootkassiere.
3. Gehaltsstufe (1500—2300 Fr.):
   a) bei der Generaldirektion:
   Keine.
   b) bei den Kreisdirektionen:
   Die Ausläufer, die Weichenwärter II. Klasse, die Barrierenwärter II. Klasse, die Signalwärter II. Klasse, die Blockwärter II. Klasse die Drehscheibenwärter II. Klasse, die Schiebebühnenwärter II. Klasse, die Gepäckarbeiter I. Klasse, die Eilgutarbeiter I. Klasse, die Beleuchtungswärter II. Klasse.

4. Gehaltsstufe (1400—2200 Fr.):
   a) bei der Generaldirektion:
   Keine.
   b) bei den Kreisdirektionen:
   Die Rangierarbeiter II. Klasse, die Güterarbeiter I. Klasse, die Nachtwächter, die Lampisten II. Klasse, die Lagerhausarbeiter I. Klasse, die Bremser, die Dampfbootuntersteuerleute.
5. Gehaltsstufe (1400—2000 Fr.):
   a) bei der Generaldirektion:
   Keine.
   b) bei den Kreisdirektionen:
   Die Gepäckarbeiter II. Klasse, die Eilgutarbeiter II. Klasse, die Güterarbeiter II. Klasse, die Lagerhausarbeiter II. Klasse, die Matrosen.
6. Gehaltsstufe (1400—1700 Fr.):
   a) bei der Generaldirektion:
   Keine.
   b) bei den Kreisdirektionen:
   Die Putzerinnen, die Wärterinnen.

D. Fahr- und Werkstättedienst.

II. Besoldungsklasse (5200—11,000 Fr.).

1. Gehaltsstufe (8000—11,000 Fr.):
   a) bei der Generaldirektion:
   Der Obermaschineningenieur, der Oberingenieur für elektrische Zugförderung.
   b) bei den Kreisdirektionen:
   Keine.
2. Gehaltsstufe (7000—10,000 Fr.):
   a) bei der Generaldirektion:
   Die Stellvertreter des Obermaschineningenieurs, der Stellvertreter des Oberingenieurs für elektrische Zugförderung.
   b) bei den Kreisdirektionen:
   Die Obermaschineningenieure.
3. Gehaltsstufe (6000—9000 Fr.):
   a) bei der Generaldirektion:
   Die Ingenieure I. Klasse als technische Bureauvorstände.
   b) bei den Kreisdirektionen:
   Die Stellvertreter der Obermaschineningenieure, die Werkstättenvorstände I. Klasse.
4. Gehaltsstufe (5200—8000 Fr.):
   a) bei der Generaldirektion:
   Die Ingenieure I. Klasse, die technischen Beamten I. Klasse, die Fahrdienstinspektoren I. Klasse.

b) bei den Kreisdirektionen:
Die Ingenieure I. Klasse als technische Bureauvorstände, die Werkstättenvorstände II. Klasse, die Stellvertreter der Werkstättenvorstände I. Klasse.

III. Besoldungsklasse (4000—7200 Fr.).

1. Gehaltsstufe (5000—7200 Fr.):
   a) bei der Generaldirektion:
   Keine.
   b) bei den Kreisdirektionen:
   Die Ingenieure I. Klasse, die technischen Beamten I. Klasse, die Fahrdienstinspektoren, die Stellvertreter der Werkstättenvorstände II. Klasse.
2. Gehaltsstufe (4600—6600 Fr.):
   a) bei der Generaldirektion:
   Keine.
   b) bei den Kreisdirektionen:
   Die Depotchefs I. Klasse.
3. Gehaltsstufe (4000—6000 Fr.):
   a) bei der Generaldirektion:
   Die Fahrdienstinspektoren II. Klasse.
   b) bei den Kreisdirektionen:
   Keine.

IV. Besoldungsklasse (2500—5500 Fr.).

1. Gehaltsstufe (3500—5500 Fr.):
   a) bei der Generaldirektion:
   Die Ingenieure II. Klasse, die technischen Beamten II. Klasse, der Bureauchef des Obermaschineningenieurs, der Bureauchef des Oberingenieurs für elektrische Zugförderung.
   b) bei den Kreisdirektionen:
   Die Ingenieure II. Klasse, die technischen Beamten II. Klasse, die Depotchefs II. Klasse, die Wagenmeister.
2. Gehaltsstufe (3300—5300 Fr.):
   a) bei der Generaldirektion:
   Die Techniker I. Klasse.
   b) bei den Kreisdirektionen:
   Die Stellvertreter der Depotchefs I. Klasse, die Bureauchefs der Obermaschineningenieure, die Bureauchefs der Werkstätten, die Buchhalter der Werkstätten.
3. Gehaltsstufe (3300—5100 Fr.):
   a) bei der Generaldirektion:
   Keine.

b) bei den Kreisdirektionen:
Die Rechnungsführer bei den Obermaschineningenieuren, die Rechnungsführer der Werkstätten, die Techniker I. Klasse, die Werkführer I. Klasse, die Oberlokomotivführer.

4. Gehaltsstufe (3000—4800 Fr.):
a) bei der Generaldirektion:
Die Bureaugehülfen I. Klasse.
b) bei den Kreisdirektionen:
Die Depotchefs III. Klasse.

5. Gehaltsstufe (2700—4500 Fr.):
a) bei der Generaldirektion:
Keine.
b) bei den Kreisdirektionen:
Die Bureaugehülfen I. Klasse (auch als Chefs der Werkstättenmagazine), die Stellvertreter der Depotchefs II. Klasse, die Werkführer II. Klasse.

6. Gehaltsstufe (2500—4200 Fr.):
a) bei der Generaldirektion:
Die Techniker II. Klasse.
b) bei den Kreisdirektionen:
Die Techniker II. Klasse.

V. Besoldungsklasse (2100—3800 Fr.).

1. Gehaltsstufe (2300—3800 Fr.):
a) bei der Generaldirektion:
Keine.
b) bei den Kreisdirektionen:
Die Handwerksmeister I. Klasse der Werkstätten, die Chefvisiteure, die Zugkontrolleure.

2. Gehaltsstufe (2200—3600 Fr.):
a) bei der Generaldirektion:
Die Bureaugehülfen II. Klasse.
b) bei den Kreisdirektionen:
Die Bureaugehülfen II. Klasse (auch als Chefs der Werkstättenmagazine), die Lokomotivführer.

3. Gehaltsstufe (2100—3400 Fr.):
a) bei der Generaldirektion:
Keine.
b) bei den Kreisdirektionen:
Die Wagenvisiteure I. Klasse.

VI. Besoldungsklasse (1600—3100 Fr.).

1. Gehaltsstufe (2000—3100 Fr.):

a) bei der Generaldirektion:
Die technischen Gehülfen I. Klasse.
b) bei den Kreisdirektionen:
Die technischen Gehülfen I. Klasse, die Aufseher I. Klasse elektrischer Anlagen und Ladestationen, die Gasmeister, die Magaziner, die Handwerksmeister II. Klasse der Werkstätten, die Monteure der Werkstätten.

2. Gehaltsstufe (1800—2900 Fr.):
a) bei der Generaldirektion:
Die Bureaugehülfen III. Klasse.
b) bei den Kreisdirektionen:
Die Bureaugehülfen III. Klasse, die Wagenvisiteure II. Klasse, die Magazingehülfen I. Klasse, die Motorwagenführer, die Dampfbootmaschinisten.

3. Gehaltsstufe (1600—2700 Fr.):
a) bei der Generaldirektion:
Die technischen Gehülfen II. Klasse.
b) bei den Kreisdirektionen:
Die technischen Gehülfen II. Klasse, die Aufseher II. Klasse elektrischer Anlagen und Ladestationen, die Hülfsmonteure und Spezialarbeiter der Depotwerkstätten, die Vorarbeiter I. Klasse, die Portiers der Werkstätten.

VII. Besoldungsklasse (1400—2500 Fr.).

1. Gehaltsstufe (1600—2500 Fr.):
a) bei der Generaldirektion:
Die Bureaugehülfen IV. Klasse.
b) bei den Kreisdirektionen:
Die Bureaugehülfen IV. Klasse, die Visiteurgehülfen, die Depothandwerker I. Klasse, die Magazingehülfen II. Klasse, die Drehscheibenwärter I. Klasse, die Schiebebühnenwärter I. Klasse, die Beleuchtungswärter I. Klasse, die Lokomotivheizer.

2. Gehaltsstufe (1500—2400 Fr.):
a) bei der Generaldirektion:
Keine.
b) bei den Kreisdirektionen:
Die Vorarbeiter II. Klasse, die Führergehülfen für den elektrischen Betrieb.

3. Gehaltsstufe (1500—2300 Fr.):
a) bei der Generaldirektion:
Keine.
b) bei den Kreisdirektionen:
Die Ausläufer, die Fahrdienstarbeiter I. Klasse, die Depothandwerker II. Klasse, die Drehscheibenwärter II. Klasse, die Schiebe-

bühnenwärter II. Klasse, die Beleuchtungswärter II. Klasse, die Gasmacher, die Dampfbootheizer.

4. Gehaltsstufe (1400—2200 Fr.):
   a) bei der Generaldirektion:
   Keine.
   b) bei den Kreisdirektionen:
   Die Nachtwächter.
5. Gehaltsstufe (1400—2000 Fr.):
   a) bei der Generaldirektion:
   Keine.
   b) bei den Kreisdirektionen:
   Die Fahrdienstarbeiter II. Klasse.
6. Gehaltsstufe (1400—1700 Fr.):
   Keine.

* * *

In diesen Gehaltsansätzen sind die Nebenbezüge für das Lokomotiv-Zug- und Dampfbootpersonal nicht inbegriffen; dagegen sind in denselben die für Dienstwohnungen angerechneten Mietbeträge enthalten.

Vorstehende Gehaltsordnung tritt am 1. April 1912 in Kraft.

Sach- und Personen-Register*)

zum I. und II. Teil.

---

*) Die nur im Verzeichnis der Direktionsmitglieder (Anlage 2 zu Teil I.) genannten Personen werden hier nicht erwähnt.

C.

D.

E.

F.

G.

H.

I.

T.

U.

V.












UNIVERSITY OF ILLINOIS-URBANA
3 0112 084206025